



Карл Дениц
Десять лет и двадцать дней. Воспоминания
главнокомандующего военно-
морскими силами Германии. 1935-1945
Серия «За линией фронта. Мемуары»

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609235
Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами
Германии. 1935-1945: Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-1356-0*

Аннотация

В своих воспоминаниях главнокомандующий морскими силами Германии гросс-адмирал Карл Дёниц подробно рассказывает о морских сражениях Второй мировой войны. Он излагает свое видение вторжения союзников в Нормандию, свое отношение к заговору против Гитлера, описывает встречи с Редером, Герингом, Шпеером, Гиммлером и Гитлером, а также свою недолгую карьеру в качестве последнего фюрера Германии.

Содержание

1. ПРОЛОГ	4
2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ	9
3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»	15
4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935–1939 ГОДАХ	20
5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА	28
6. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАЧИНАЕТСЯ. СЕНТЯБРЬ 1939 ГОДА – МАРТ 1940 ГОДА	37
7. НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ И ТОРПЕДНЫЙ КРИЗИС	52
8. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В ИЮЛЕ-ОКТЯБРЕ 1940 ГОДА	67
9. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА И СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК	78
Конец ознакомительного фрагмента.	80

Карл Дёниц

Десять лет и двадцать дней.

Воспоминания главнокомандующего

военно-морскими силами

Германии. 1935–1945 гг

1. ПРОЛОГ

***Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. –
Введение системы конвоев снижает шансы одиночных
подлодок на успешную атаку. – Английский военнопленный. –
Мой интерес к подводным лодкам и решение остаться
на службе в военно-морском флоте Германии. – Практика
на обычных военных кораблях в период между войнами. –
Назначение руководителем нового подводного флота***

В конце сентября 1918 года лейтенант-коммандер Штейнбауэр, обладатель ордена «За заслуги» – высшей награды Германии за выдающиеся успехи на полях сражений, и я, один из самых молодых командиров наших подводных лодок, находились на борту наших лодок в Поле – австрийской военно-морской базе на Адриатике. Наш план заключался в следующем: дожидаться, оставаясь в пределах видимости острова Мальта, подхода большого британского конвоя, следующего с востока через Суэцкий канал, и атаковать его ночью, в новолуние. Принимая во внимание, что подводная лодка, находящаяся на поверхности воды, в темноте практически невидима, мы рассчитывали проскользнуть через защитный экран эсминцев по поверхности и выйти на позицию, удобную для атаки в самое сердце конвоя – длинной колонны торговых судов. Перед началом операции мы должны были встретиться в точке, лежащей в 50 милях (пеленг 135°) от мыса Пассеро – юго-восточной оконечности острова Сицилия. Насколько нам было известно, такая операция впервые планировалась двумя подводными лодками совместно.

До той поры подводные лодки воевали только в одиночку. Они выходили в море, бороздили темные глубины, прорывались сквозь противолодочные заграждения, разыскивали противника, вступали в бой – каждая сама по себе, не поддерживая друг друга. Радиотелеграфия – единственное доступное в то время средство связи между подлодками – не позволяла наладить совместные действия. Тогда еще не было ни длинноволновых, ни коротковолновых передатчиков. В подводном положении мы были полностью отрезаны от мира, а чтобы передать длинноволновый сигнал, находясь на поверхности воды, необходимо было наскоро натянуть между двумя мачтами антенну. Сигнал, несмотря на используемую максимальную мощность, был очень слабым и передавался на небольшое расстояние. А во время его передачи подводная лодка находилась в состоянии лишь частичной готовности к погружению, то есть была более, чем обычно, уязвима для атаки противника, в то время как сама вообще не могла атаковать.

Вечером 3 октября 1918 года моя подводная лодка «UB-68» находилась в согласованной точке встречи. Мы ожидали прибытия Штейнбауэра, но тщетно: он так и не появился. Позже я узнал, что он не смог выйти в море из-за срочного ремонта. В час ночи один из сигнальщиков на мостике заметил появившееся в юго-восточной части неба темное, расплывчатое пятно – нечто длинное, черное, напоминающее гигантскую сигару. Это оказался привязной аэростат, буксируемый английским эсминцем.

Эсmineц был один из тех, кого мы называли «уборщиками»: эти корабли немного обгоняют конвой и следуют впереди эскорта. Очень скоро в темноте начали вырисовываться и другие тени – сначала эсминцы и другие корабли эскорта, затем более крупные торговые суда. Конвой из тяжело загруженных судов был сформирован на востоке – в Индии и Китае – и следовал к Мальте и далее на запад. Моя лодка незаметно проскользнула мимо эсминцев и приготовилась атаковать ведущее судно во внешней колонне. Однако неожиданно все суда выполнили резкий поворот – теперь они шли на меня. Такое резкое изменение курса было одним из обязательной серии зигзагообразных движений, выполняемых любым конвоем, чтобы создать дополнительные трудности атакующей подводной лодке. В отношении меня ему это удалось в полной мере, но, резко переложив руль до упора, я все же сумел уклониться, и «UB-68» буквально протиснулась за кормой того самого судна, которое мы собирались атаковать. Теперь мы оказались между первой и второй колоннами торговых судов. Я снова приготовился к атаке и на этот раз сумел вывести лодку на позицию, из которой выпустил торпеду по большому судну, шедшему в колонне вторым. Гигантский, ярко освещенный столб воды взметнулся в небо, вслед за этим раздался мощный взрыв. Яркая вспышка осветила все вокруг, и я увидел эсmineц, на полной скорости спешащий к нам. Он быстро приближался, окруженный бурунами кипящей белой пены. Я дал сигнал тревоги, после чего мы стали ждать, что на нас вот-вот полетят глубинные бомбы. Однако этого не произошло. Думаю, командир эсминца не рискнул воспользоваться этим грозным оружием, опасаясь повредить суда конвоя, находившиеся со всех сторон.

Погрузившись, мы легли на курс, позволявший нам максимально удалиться от конвоя. Затем я дал приказ всплыть и, как только рубка показалась из воды, осторожно выбрался на мостик. Я увидел суда, которые удалялись в западном направлении. Неподалеку находился эсmineц, вероятно, он стоял на месте, где затонуло торпедированное судно. Я приказал продуть танки, чтобы лодка полностью всплыла на поверхность, и мы начали преследование. У меня сохранялась надежда произвести еще одну атаку, пока не рассветло. Однако рассвет наступил слишком быстро: когда мы приблизились к конвою, было уже так светло, что пришлось срочно погружаться. Тогда я решил атаковать из подводного положения с перископной глубины. Но все пошло не так, как хотелось бы. Из-за конструктивного дефекта, допущенного еще судостроителями, в моей лодке – типа ВIII – была нарушена продольная остойчивость. В итоге в начале погружения мы неожиданно перевернулись и оказались вверх ногами. Батареи вытекли, погас свет, дальнейшее погружение проходило в полной темноте. В принципе воды под нами было вполне достаточно... Но больше чем на 180–200 футов мы еще никогда не погружались – считалось, что это максимальная глубина, которую может выдержать наш прочный корпус. Я приказал продуть все танки, скомандовал стоп машинам, затем полный назад. Так я пытался остановить движение лодки вниз. Мой замечательный старший помощник Мюссен поднес огонек зажигалки к датчику давления. Стрелка прибора все еще плавно двигалась вправо. Это означало, что лодка продолжает постепенно погружаться. Вскоре стрелка остановилась, некоторое время подрагивала, указывая глубину между 270 и 300 футами, затем начала двигаться в обратном направлении, причем довольно быстро. Продувка танков сжатым воздухом сыграла с нами злую шутку. Подводная лодка, находящаяся под водой, с заполненными сжатым воздухом танками, становится слишком легкой. Словно сухая палка, которую поместили под воду, а потом неожиданно отпустили,

она в полном смысле выпрыгнула на поверхность. Я распахнул крышку люка и огляделся. Был разгар дня, а мы находились в самом центре конвоя. Все корабли – и эсминцы, и торговые суда – поспешно поднимали сигнальные флаги, вокруг ревели сирены. Торговые суда занимали удобное положение и тут же открывали огонь из установленных на корме орудий. Эсминцы, направляясь к нам, яростно плевались огнем. Вот попал! Из такой ситуации был только один выход – срочное погружение. К сожалению, для нас это было невозможно – запасы сжатого воздуха были полностью израсходованы, лодка получила пробоину и понемногу принимала воду. Я понял, что это конец, и приказал команде покинуть корабль.

На палубу вытащили тюк пробки, который мы выловили из воды накануне. Каждый член команды, кроме спасательного жилета, получал еще изрядный кусок пробки. Но, несмотря на все принятые меры, мы потеряли семь человек, среди которых был и наш механик лейтенант Йешен.

Лодка затонула, конвой ушел вперед, а мы остались барахтаться в воде. Правда, вскоре один из эсминцев эскорта вернулся и взял нас на борт.

Так закончилась моя карьера в качестве подводника в Первой мировой войне. В ту ночь я получил хороший урок, касающийся основных тактических принципов действий подводных лодок, который запомнил на всю оставшуюся жизнь.

Я понял, что всплывшая подводная лодка, атакующая конвой под покровом темноты, имеет хорошие шансы на успех. Причем чем больше подлодок может быть задействовано одновременно, чем более благоприятные возможности появляются у каждой из них. Когда ночную тишину нарушает грохот взрывов, небо освещается пламенем пожаров, вокруг тонут суда и гибнут люди, все это создает неразбериху, нередко переходящую в панику, что ограничивает свободу действий эсминцев. Таковы были сугубо практические соображения. С точки зрения стратегии и общей тактики также представлялось вполне очевидным, что атаки на конвой должны выполняться группой подводных лодок, действующих вместе.

Во время Первой мировой войны немецкий подводный флот достиг больших успехов. Однако введение конвойной системы лишило его возможности стать решающей силой в войне. Моря сразу же опустели. Теперь подводные лодки, действовавшие в одиночку, могли долго не встретить ни одного судна, а потом неожиданно наткнуться на внушительное скопление судов (30–50 сразу), окруженное мощным эскортом военных кораблей всех типов. Одиночные подводные лодки обычно замечали конвой по чистой случайности, после чего предпринимали попытку атаки, причем обычно не одну. Они упорно нападали снова и снова, а если командир обладал крепкими нервами, преследование могло затянуться на несколько суток и прекращалось, только когда и командир и команда валились с ног от усталости. Одиночная подводная лодка вполне могла потопить одно или два судна, иногда даже больше, но эти результаты не впечатляли. Да и конвой продолжал следовать своим курсом. В большинстве случаев ни одной другой немецкой подлодке больше не удавалось наткнуться на этот конвой и он в положенный срок прибывал в Великобританию, доставив туда продовольствие и жизненно необходимое сырье.

Единственно правильным решением было бы одновременное нападение на такой конвой большого количества подводных лодок.

Обдумывая эти идеи, я прибыл в британский лагерь для военнопленных. Домой я вернулся только в июле 1919 года. В кильском штабе нового ВМФ Германии меня спросили, хочу ли я остаться на службе. Вместо ответа, я задал начальнику управления личного состава встречный вопрос:

– Как вы считаете, у нас появятся снова подводные лодки? (Обладание подлодками было запрещено Германией Версальским договором.)

– Уверен, что да, – ответил он. – Не позднее чем через несколько лет у нас опять будет подводный флот.

Этот ответ и заставил меня остаться на службе в ВМФ. За время войны я стал истинным энтузиастом подводного флота. Меня манила романтика службы на подводных лодках, завораживали бескрайние просторы океана, его темные глубины, таящие в себе неведомое, хотя я понимал, что подводник должен обладать решительностью, обширными знаниями и огромным опытом. Меня восхищала удивительная атмосфера единства и сплоченности, неизменно царящая на подводной лодке, когда каждый человек является неотъемлемой частью единого целого, некой новой общности людей, называемой командой подводной лодки. Уверен, что в сердце каждого подводника никогда не замолкает зов моря, он всегда гордится доверенной ему задачей, считает себе богаче всех на свете королей и ни за какие блага не согласится поменяться местами ни с кем. Вот почему я спросил, будет ли у нас подводный флот.

Но события развивались вовсе не так, как мы ожидали. Долгое время Германия оставалась связанной оковами Версальского договора. До 1935 года нам не было разрешено строить подводные лодки – поэтому вплоть до этого года я не имел никакого отношения к подводному флоту. Я начал плавать на обычных военных кораблях, изучал тактику надводных сражений, затем стал командиром эсминца, позже – командиром флотилии эсминцев, штурманом на флагманском корабле командующего нашими военно-морскими силами на Балтике вице-адмирала фон Лёвефельда и, в конце концов, капитаном крейсера «Эмден».

Все это я упоминаю лишь для того, чтобы показать, что за время, прошедшее после моего возвращения из британского лагеря, я получил качественную военно-морскую подготовку и приобрел немалый опыт плавания на военных кораблях. Это были годы, когда благодаря ограничениям, наложенным Версальским договором, военно-морской флот рейха был обессилен. Однако это бессилие явилось дополнительным побудительным мотивом для совершенствования. Мы рьяно пытались компенсировать свою слабость углубленной подготовкой во всех областях – морской практике, артиллерийском деле, тактике. Мы стремились развивать и всемерно совершенствовать тактику, дающую более слабому противнику возможность не позволить врагу в полной мере использовать свои превосходящие силы. В особенности это относилось к ночным операциям, требовавшим методичной подготовки и немалого опыта. Даже в мирное время подобные тренировки связаны с повышенной опасностью. Ночные операции дают более слабому сопернику больше преимуществ, чем те же операции при свете дня, поскольку обеспечивают его спасительным покровом темноты, из которого можно неожиданно появиться и за который можно быстро спрятаться. В те дни мы еще не знали, что вскоре появится возможность определять местонахождение кораблей в полной темноте с помощью радара. В 1920-х годах командующим военно-морскими силами был наш выдающийся тактик адмирал Ценкер (позже он был назначен начальником штаба ВМС). Именно он организовал интенсивную тактическую подготовку моряков, главным образом в части ночных операций.

В период между войнами я получил глубокую подготовку в области тактики, которая явилась важным и необходимым дополнением к имеющемуся у меня боевому опыту, полученному на Черном море на корабле «Бреслау». На этом театре военных действий господствовал русский флот. Наша тактика больше всего напоминала некую разновидность игры в кошки-мышки, и после каждого столкновения на Черном море нам приходилось прятаться в единственную нору, которая могла предоставить нам хотя бы относительное подобие защиты, – в Босфор. Кроме того, 20-е годы позволили мне получить существенное дополнение к моему опыту подводника – с 1916-го по 1918 год я служил на подводных лодках сначала вахтенным офицером, затем капитаном. Именно тогда я сумел увидеть войну на море глазами капитана атакующей субмарины. Таким образом, в мирное время я упорно учился, в военное время – приобрел боевой опыт. Мне приходилось действовать как в нападении, так и в обороне, как на поверхности моря, так и в его глубинах; все это сослужило

хорошую службу позже, когда в 1935 году мне было доверено создание нового подводного флота Германии.

По моему глубокому убеждению, капитан субмарины должен получать именно такую двойную подготовку – на надводных и подводных кораблях. Ему нельзя все время проводить только на подлодках. Точно так же адмирал, которому поручена защита конвоев от нападения субмарин и проведение противолодочных операций, должен иметь хотя бы небольшой опыт подводной службы. Только тогда, основываясь на личном опыте, он сможет полностью прочувствовать обе стороны вопроса, что даст ему возможность применять необходимые меры, минуя обычно довольно длительную стадию проб и ошибок. Черчилль, который всегда очень быстро схватывал все то, что касалось войны на море (а это редко свойственно политикам и государственным деятелям), сумел в полной мере оценить последний тезис во время Второй мировой войны. В 1942 году он поручил адмиралу сэру Максу Хортону, самому опытному командиру-подводнику периода Первой мировой войны, а позже капитану линкора и адмиралу, командующему крейсерскими силами, задачу организации охраны атлантических конвоев, важность которых для Великобритании трудно было переоценить. И этот человек стал моим личным противником.

Совершив поход на крейсере «Эмден» вокруг Африки и по Индийскому океану, в июле 1935 года мы бросили якорь в устье реки Джейд в районе Вильгельмсхафена. Сюда же прибыл сам главнокомандующий – адмирал Редер. В тот же день из длительного похода в американских водах на крейсере «Карлсруе» вернулся капитан Лютьенс, который позже стал адмиралом, командующим флотом и погиб вместе с линкором «Бисмарк» в мае 1941 года. В моей каюте мы передали главнокомандующему наши доклады и предложения на будущее. В соответствии с предварительным планом Лютьенс должен был нанести еще один визит на «Карлсруе» в Новый Свет, а мне на «Эмдене» предстояло отправиться в Японию, Китай, Голландскую Ост-Индию и Австралию.

Лютьенс предложил обмен: он хотел, чтобы команда «Карлсруе» получила возможность своими глазами увидеть древние цивилизации Востока. Я выдвинул возражения, считая, что после известных подвигов тезки моего корабля под командованием капитана фон Мюллера во время Первой мировой войны место «Эмдена» как раз на Дальнем Востоке.

К всеобщему удивлению, главнокомандующий сухо предложил нам обоим не заниматься пустой болтовней, поскольку нам предстояло покинуть свои посты. Лютьенс был назначен начальником отдела офицерского личного состава в штабе ВМФ. Перед ним была поставлена задача сформировать офицерский корпус для нового военно-морского флота Германии, который нам предстояло построить. Мне же было поручено заняться возрождением подводного флота.

Полученные приказы явились для нас совершенно неожиданными. Изменения произошли благодаря заключению англо-германского морского соглашения. Должен сказать, что новое назначение меня отнюдь не обрадовало. Очень уж соблазнительной представлялась возможность посетить Дальний Восток. А в составе нового флота, который мы намечали построить, подводным лодкам отводилась ничтожно малая доля. Я почувствовал, как меня из стремительно несущегося потока столкнули в тихую заводь.

Последующие события наглядно показали, что я был совершенно не прав. Новое назначение, полученное в июле 1935 года, сыграло решающую роль в моей судьбе. Оно дало мне все, чего только может желать настоящий мужчина, – ответственность, успех, неудачи, привязанность и уважение других людей, возможность проявить себя и поспорить с превратностями судьбы.

2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ

Англо-германское морское соглашение 1935 года. – Лондонское соглашение по подводному флоту 1936 года. – Асдики. – Постройка Веддигенской флотилии подводных лодок. – Потребность доказать полезность подводных лодок как превосходного наступательного оружия. – Проблемы и обучение

Англо-германское морское соглашение было подписано 18 июня 1935 года. По условиям этого соглашения Германия обязывалась ограничить свои военно-морские силы 35 % от британских.

Объяснение этому добровольному ограничению кроется в ситуации, в которой в то время оказался немецкий рейх. Страна была обязана выполнять условия Версальского договора, которые привели к масштабному разоружению Германии без соответствующего разоружения стран-победительниц, что также было предусмотрено договором. Гитлер стремился постепенно ослабить опутавшие Германию узы и 16 марта издал декларацию о восстановлении прав Германии как суверенного государства. Он хотел, чтобы Великобритания не участвовала в противостоянии, которое он ожидал со стороны других стран-победительниц, связавших его страну условиями Версальского договора, и с этой целью по собственной инициативе начал переговоры о заключении военно-морского соглашения с Великобританией. Таким образом он надеялся положить конец политической враждебности Великобритании в будущем, поскольку добровольно принятое на себя обязательство ограничить свою военно-морскую мощь должно послужить очевидным доказательством того, что Германия не имеет намерения нападать на Великобританию. Эти соображения главы государства, как оказалось впоследствии, были ошибочными.

Враждебность Великобритании по отношению к любой европейской стране всегда вызывалась необходимостью защиты своего положения ведущей мировой державы и центра мировой торговли, даже если в конкретный момент ей ничто не угрожало. Ее самолюбие, сознание своей силы, желание достичь экономического господства – все это являлось достаточным основанием для протеста, если какое-то из европейских государств приобретало, по мнению англичан, слишком большую силу. Именно на этой основе возникла традиционная британская политика, направленная на достижение баланса сил. И, несмотря на подписание военно-морского соглашения и последующее ограничение строительства немецкого флота, позиция Британии не изменилась.

Тот факт, что британцы с готовностью приняли в 1935 году предложение Гитлера, вполне объясним. В соответствии с англо-германским морским соглашением Германии позволялось строить корабли суммарным водоизмещением до 35 % британского военно-морского тоннажа, причем это условие применялось к каждому классу кораблей отдельно. Исключение было сделано только для подводных лодок, которых нам позволялось иметь до 45 %, причем эта цифра при определенных обстоятельствах и после взаимного обмена мнениями могла быть доведена до 100 %.

Зная тоннаж британского военно-морского флота в 1935 году, можно подсчитать, какой тоннаж нам позволялось иметь по отдельным классам кораблей:

линкоры – 185 тысяч тонн,
тяжелые крейсера – 51 тысяча тонн,
легкие крейсера – 67 тысяч тонн,

авианосцы – 47 тысяч тонн,
эсминцы – 52 тысячи тонн,
подлодки (45 %) – 24 тысячи тонн.

Для того чтобы описать, как происходило строительство нового подводного флота Германии, чрезвычайно важна последняя цифра. 45 % – это наивысшая доля из всех, но вместе с тем она соответствует самому маленькому тоннажу. Это легко объяснимо. Располагаясь на островах, Великобритания зависит от импорта продовольствия и сырья из-за моря. Кроме того, чтобы сохранить свое положение колониальной империи, следует иметь хорошо налаженные связи со своими заморскими владениями. По этим причинам стратегическая миссия королевского военно-морского флота веками заключалась в защите морских путей. Такую защиту могут обеспечить только надводные корабли, а не субмарины. Подводная лодка, находясь на поверхности, чрезвычайно уязвима, если подвергнется, к примеру, артиллерийскому обстрелу. Она обладает небольшой скоростью хода, низко сидит в воде, то есть имеет ограниченный обзор, иными словами, она совершенно не приспособлена для целей защиты. С другой стороны, она является идеальным тактическим наступательным оружием. (Причем понятие «наступательное оружие» я применяю чисто в военном смысле. Оно не имеет ничего общего с «агрессией» или «агрессивной войной» – все это политические термины.) Опять же, поскольку у Великобритании не было потенциального противника, на морские пути которого ей следовало в случае войны организовать крупномасштабное нападение силами подводного флота, у нее не было никакой необходимости строить большое число мощных субмарин. Поэтому численность ее подводного флота в те годы была весьма умеренной – она составляла всего 2/3 от соответствующего флота Франции. (В 1939 году Британия имела 57 субмарин, а Франция – 78.) Подводники занимали второстепенное положение в британском ВМФ. Так что согласие Великобритании на вышеупомянутые 45 %, а в определенных обстоятельствах и на 100 % подводного тоннажа вместо 35 %, предусмотренных для остальных типов кораблей, явилось не слишком большой уступкой. Все данные говорили о том, что подводным лодкам не суждено было стать сколь бы то ни было значимым фактором в новом флоте Германии.

Следует упомянуть и еще об одном аспекте. Ведущие морские державы в 1936 году заключили в Лондоне договор по подводному флоту, который отвечал всем желаниям Великобритании в части использования субмарин в войне.

Как известно, Лондонский военно-морской договор 1930 года не вступил в силу, так как подписавшие его Италия и Франция отказались его ратифицировать. По этой причине страны – участники договора встретились снова в 1936 году в Лондоне, чтобы внести изменения в статью 22 из договора 1930 года, касающуюся подводной войны, сделав из нее отдельный договор, получивший название «Лондонское соглашение по подводному флоту».

В соответствии с этим договором субмарина, остановившая или потопившая торговое судно, должна действовать как надводный корабль. Тот факт, что на торговых судах установлены орудия «исключительно с целью самозащиты», не освобождает субмарину от обязательств. Такое торговое судно по международным законам остается торговым, а значит, наделенным соответствующим иммунитетом. На практике это означает, что субмарина должна оставаться на поверхности воды при проведении действий с торговым судном.

Если в соответствии с действующими законами будут найдены основания для потопления торгового судна, команда субмарины обязана первым делом обеспечить безопасность экипажа торгового судна. Причем спасательные шлюпки в условиях открытого моря не считаются пригодными для этой цели, поэтому экипаж следует принять на борт, если же это окажется невозможным, воздержаться от потопления судна.

После подписания в 1935 году англо-германского морского соглашения Германия также стала 23 ноября 1936 года участницей протокола по подводному флоту. Это еще больше снизило оперативное значение подводных лодок.

Существует еще один, заключительный момент. После Первой мировой войны англичане много писали о разработке новых приборов для обнаружения погруженной субмарины – асдиках, которые, как утверждалось, могут точно определить местонахождение субмарины на расстоянии многих тысяч ярдов с помощью эха, создаваемого звуковой волной. Поэтому, согласно официальному мнению англичан, подводные лодки уже стали более или менее устаревшим оружием, поэтому вряд ли другие страны сочтут целесообразным их дальнейшее строительство.

По изложенным причинам в немецком военно-морском флоте в 1935 году также существовали сомнения относительно ценности новых подводных лодок, хотя романтика службы на подводном флоте, сопровождающейся большей, чем где бы то ни было, независимостью, а также немеркнущая слава подвигов немецких подводников времен Первой мировой войны привлекали туда молодых и честолюбивых офицеров, старшин и матросов.

Что касается материальной стороны вопроса, положение дел было следующим: еще в 1932 году военно-морское командование начало подготовку к возобновлению строительства подводных лодок, поэтому в начале 1935 года, когда еще шли англо-германские переговоры, мы уже имели возможность приступить непосредственно к строительству. Первые лодки были очень маленькими – всего 250 тонн. К концу сентября 1935 года у нас уже было 6 таких малышек. Они получили номера от «U-1» до «U-6» и находились в противолодочной школе, позже ставшей школой подводников, под командованием капитана Слевогта, который старательно вдалбливал в головы их потенциальных команд первичные технические знания.

28 сентября 1935 года, после получения еще трех лодок – «U-7», «U-8» и «U-9», была создана Веддигенская флотилия, командиром которой стал я, в то время капитан. В течение следующих нескольких месяцев мы получили еще девять подлодок того же типа – от «U-10» до «U-18».

Инженерной службой флотилии руководил прекрасный специалист капитан Тедсен. Я его хорошо знал. Во время Первой мировой войны он был механиком на подлодке, а с 1921-го по 1923 год служил на эсминце «G-8», которым тогда командовал я.

Вообще к вопросу подбора офицеров флотилии командование относилось очень внимательно, поэтому у нас было много первоклассных специалистов.

Лично я взялся за порученное дело со всей имеющейся у меня энергией. Я снова стал подводником душой и телом.

Что касается тренировок первой появившейся у нас после 1918 года подводной флотилии, я не получал ни приказов, ни каких бы то ни было инструкций – ничего. Но я был этому только рад. У меня имелись собственные идеи на этот счет и четко сформулированные цели:

1. Я хотел максимально вдохновить мои команды, вселить в их души энтузиазм, внушить абсолютную веру в подводный флот и беззаветную готовность служить на нем. Только при этом условии люди сумеют справиться с суровыми, порой мрачными буднями службы на подлодках. Здесь недостаточно одного только профессионализма. И первым делом мне следовало помочь людям освободиться от внушенного пропагандой мнения, что благодаря изобретениям англичан подводные лодки являются оружием, которое уже потерпело поражение.

Я непоколебимо верил в боевую мощь подводного флота. Я всегда считал субмарины первоклассным наступательным оружием в морской войне, лучшим из возможных торпедоносителей.

2. Команды подводных лодок следовало, насколько это возможно, подготовить к действиям в условиях войны. Я хотел, чтобы мои экипажи в мирное время получили возмож-

ность столкнуться со всеми возможными ситуациями, которые могут возникнуть во время войны, чтобы, если нечто подобное действительно произойдет, мои люди могли бы с этим справиться.

3. В качестве дальности выстрела, с которого подлодка должна поражать цель как в погруженном состоянии, так и на поверхности воды, я установил расстояние 600 ярдов. С этого короткого расстояния небольшая ошибка в наведении не будет иметь существенного значения, и торпеда должна поразить цель. Если же атакуемый корабль заметит торпеду и узнает о присутствии рядом подводной лодки, будет уже слишком поздно, чтобы успеть уклониться. Летом 1935 года в школе подводников учили, что в погруженном состоянии подводная лодка должна выпускать торпеды на расстоянии 3000 ярдов от цели, чтобы избежать обнаружения британскими асдиками. Приняв командование Веддигенской флотилией в сентябре 1935 года, я решительно выступил против этой концепции. Я не считал эффективную работу асдиков доказанным фактом и в любом случае не имел намерения позволить англичанам запугивать моих людей. Во время войны довольно быстро выяснилось, что я был прав.

4. Я считал, что подводная лодка является идеальным носителем торпеды, причем даже ночью и при атаке с поверхности. Подлодки могли блестяще воплотить в жизнь идею Тирпитца, высказанную им еще в 1900 году, о том, что торпеду перед выстрелом следует доставить к цели на убийственно короткое расстояние. Тогда он предлагал использовать для этого небольшие торпедные катера, имеющие маленькую надстройку, то есть те, которые могут оставаться незаметными. С течением времени конструкция торпедных катеров развивалась и совершенствовалась, у них появились новые задачи. В результате маленький и почти незаметный торпедный катер, первоначально являвшийся идеальным торпедоносителем для применения на практике идеи Тирпитца, вначале трансформировался в торпедный катер довольно-таки внушительных размеров, а потом – в эсминец-торпедоносец, такой большой и заметный, что стал совершенно непригодным для ночной атаки. Зато подводную лодку, у которой над водой возвышается практически только боевая рубка, ночью почти невозможно обнаружить. По этой причине я придавал исключительно большое значение применению подводных лодок для производства ночных атак с поверхности воды, используя проверенные временем элементы тактики торпедных катеров.

5. Первостепенное значение в процессе обучения, разумеется, должно было придаваться тактическим соображениям. А в этой области возникли новые проблемы, которые следовало решать:

а) при нападении на любую цель чрезвычайно важно иметь возможность осуществить его максимальными силами, иными словами, используя средства тактического руководства и взаимодействия, задействовать в атаке одновременно как можно больше подводных лодок. Это правило применимо к атаке на любую значимую цель, но приобретает особую важность при наличии группы целей – эскадры военных кораблей, конвоя и т. д. Массированная цель должна подвергаться массированной атаке подлодок;

б) подводная лодка имеет ограниченный радиус обзора и небольшую скорость хода даже на поверхности воды. Если оперировать пространственно-временными терминами, она имеет возможность пройти небольшое расстояние за сравнительно длительный промежуток времени. Иными словами, она непригодна для разведывательных целей. Поэтому с точки зрения тактики она должна действовать в сотрудничестве с той частью вооруженных сил, которая более приспособлена для решения разведывательных задач. А, как известно, лучшим в этом вопросе является самолет.

Ранее не существовало решения ни одного из этих вопросов, поэтому подводные лодки до тех пор всегда действовали в одиночку.

Имея в виду изложенные выше принципы, 1 октября 1935 года мы приступили к тренировке Веддигенской флотилии.

Подводная лодка может находиться в течение долгого времени на воде и под водой, причем в любую погоду и в любом месте необъятных океанских просторов. Мы должны были обеспечить полную акклиматизацию экипажей к жизни на борту, умение управлять кораблем в любых условиях, точность навигации. Особое внимание мы уделяли астронавигации.

Все части составленной программы обучения были скрупулезно выполнены. Шестимесячный срок был разделен на отдельные периоды, причем подробности каждого сообщались людям заранее. Например, каждая подводная лодка должна была выполнить шестьдесят шесть атак на поверхности моря и примерно столько же в погруженном состоянии, прежде чем допускалась к учебным торпедным стрельбам, начавшимся в декабре 1935 года.

Часть программы, касающаяся подготовки к войне, предусматривала, на мой взгляд, все возможные ситуации: управление кораблем во вражеских водах, способы остаться невидимыми (командиру корабля нужно было развить некое шестое чувство, позволявшее ему почувствовать, была ли лодка замечена противником, находясь на поверхности). Наши люди должны были овладеть умением вовремя решить вопрос, надо ли срочно погружаться при появлении в поле зрения корабля или самолета противника или же можно остаться на поверхности. Мы учили людей производить атаку с перископной глубины и при минимальном пользовании перископом, использовать преимущества, создаваемые ночью лунным светом, ветром и морем, чтобы максимально уменьшить силуэт лодки. Офицеры овладевали основополагающими тактическими принципами, такими, как незаметное поддержание контакта и достижение позиции впереди цели, переход с дневного распорядка на ночной и наоборот и т. д. Люди должны были уметь правильно себя вести, столкнувшись с обороной противника. Например, если принято решение отойти по поверхности или в погруженном состоянии, следует решить, что делать дальше. Можно остаться на перископной глубине, продолжать вести наблюдение, а можно нырнуть на большую глубину, где более безопасно, но при этом ослепнуть. К тому же иногда приходится быстро уносить ноги в погруженном состоянии, да еще и на зигзаге, а иногда – ускользать медленно и, главное, бесшумно. При этом нельзя забывать о необходимости постоянного контроля за техническим состоянием подлодки. Ко всему перечисленному следует добавить освоение методики погружения на любые глубины в условиях максимально приближенных к боевым, а также проведение оборонительных мероприятий, предшествующих срочному погружению, и многое другое.

В общем, мы с Тедсеном без дела не сидели. Перед нами стояла хотя и трудная, но очень интересная и, главное, нужная задача. Мы были единственными офицерами нового подводного флота, имевшими боевой опыт. В октябре 1935 года мы начали выходить в море на всех лодках поочередно. Очень скоро команды Веддигенской флотилии стали искренними энтузиастами своего дела. Систематическое и качественное обучение, сопровождаемое регулярными выходами в море, давало людям чувство удовлетворения. Они понимали, что постоянно повышают свое мастерство, становятся высококлассными специалистами. Поскольку я сам придерживаюсь принципов необходимости личных контактов командира с подчиненными, люди меня очень быстро узнали, между нами воцарились отношения уважения и взаимного доверия.

В оставшиеся мирные годы Веддигенская флотилия росла и крепла, но атмосфера дружбы и взаимопомощи на подводном флоте ничуть не изменилась. В августе 1936 года, то есть посвятив год обучению людей, я был назначен командующим подводными лодками. В неоднократно проводимых позже широкомасштабных маневрах, в которых от каждого человека на своем месте ожидалась полная отдача, подводники всегда участвовали с большим энтузиазмом.

Когда началась война, в беспощадной, не знающей жалости борьбе подводники проявили себя с самой лучшей стороны, продемонстрировали беззаветную преданность долгу, верность своей стране.

В 1957 году офицер, бывший одним из командиров в Веддигенской флотилии в том первом «учебном» году, написал:

«Знания, приобретенные за этот год интенсивных тренировок, когда команды работали на износ, выкладывались до предела своих возможностей, явились основой, на которой позже были построены действия всего подводного флота.

В последующие годы тактика претерпела изменения и значительно усовершенствовалась. Когда стало ясно, что англичане выступают против нас, тактика была приспособлена для условий военных действий в открытом море и существования конвойной системы. Но основные принципы остались неизменными.

Основным итогом того года явился тот бесспорный факт, что мы все – и матросы, и офицеры – оказались избавленными от комплекса неполноценности, присутствовавшего в каждом из нас. Слишком уж часто приходилось нам раньше слышать, что подводный флот стал бессильным, что это оружие вчерашнего дня, а произошло это благодаря гигантскому скачку в развитии противолодочных приборов и устройств».

Что ж, мне к этому нечего добавить.

3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»

Необходимость совместных действий подводных лодок. – Эволюция тактики «волчьих стай». – Проблемы управления операциями и связи. – Маневры вооруженных сил Германии на Балтике в 1937 году. – Тренировки в Атлантике. – В моей книге, вышедшей в 1939 году, описаны основные проблемы и тактические принципы. – И тем не менее британцы недооценивают подводный флот

О проблемах-близнецах – совместные действия подводной лодки и самолета и совместные действия нескольких подводных лодок – можно говорить бесконечно. Первая из них будет подробно рассмотрена в одной из последующих глав. Что же касается второй, замечу следующее: один из наших самых естественных инстинктов – это желание, если уж мы должны сражаться, стать как можно сильнее, не оставаться в одиночестве, получить помощь товарищей. Поэтому с незапамятных времен люди, которым предстояла драка, всегда собирались группами, чтобы драться «всем миром», или же выбирали командира и слушались его.

В Первой мировой войны именно немецкие подводные лодки явились удивительным исключением, которые, как известно, всегда подтверждают правила. Они действовали в одиночку и сражались в одиночку. Серьезные недостатки этого метода стали очевидны с введением англичанами конвойной системы.

Капитан Бауэр, бывший в то время командиром подводного флота и подчинявшийся адмиралу – командующему флотом открытого моря, весной 1917 года предложил, чтобы подводный крейсер, который вот-вот должен быть спущен на воду, был передан в его распоряжение. Капитан хотел сам выйти в море и проверить некоторые свои идеи относительно возможности организации совместных действий подводных лодок против конвоев. Его предложения были отвергнуты.

Как я уже писал, в 1939 году (и затем в 1957-м) офицеры Розе и Отто Шульце также в 1917-м и 1918 годах вносили предложения о совместных действиях подводных лодок. К сожалению, эти идеи во время Первой мировой войны не были доведены до сведения широких масс подводников. Подводные флотилии в те времена находились в ведении разных командиров, поэтому столь полезные предложения не становились предметом всеобщего обсуждения – о них зачастую знали очень немногие. К тому же подобные идеи тогда считались (и для этого в общем-то имелись основания) чисто теоретическими, не имеющими практической ценности. Как бы там ни было, факт остается фактом: во время Первой мировой войны даже две подводные лодки ни разу не действовали совместно. А немецкая подводная кампания потерпела крах после введения англичанами конвойной системы организации движения судов.

В 1935 году, приняв командование первой флотилией подводных лодок, я был совершенно уверен, что проблему организации совместных действий подводных лодок необходимо решить. А став старшим офицером субмарин, я начиная с 1938 года нашел единомышленника в лице Годта, который был тогда у меня начальником штаба, а позже стал руководителем оперативного отдела.

Чтобы дать некоторое представление о трудностях, с которыми мы столкнулись, когда в 1935 году приступили к тренировкам по отработке навыков совместных действий подводных

лодок Веддигенской флотилии, приведу выдержки из двух записок. Первая была написана одним из моих командиров в 1935 году, а вторую написал я сам в Нюрнберге в сентябре 1946 года, когда, ожидая решения трибунала, исход которого невозможно было предугадать, начал делать заметки о прошедших годах.

Вот что думал мой командир о предметах тактического обучения, начатого в Веддигенской флотилии в сентябре 1935 года:

«Командир флотилии подчеркнул результат своих первых размышлений о тех разделах тактики подводных лодок, которые мы должны развивать. В случае концентрации на индивидуальной мишени было необходимо взаимодействие между подводными лодками, действующими в ограниченном районе или театре военных действий. Целью являлось обнаружение противника, передача информации о его местонахождении и последующая атака максимально возможным количеством подводных лодок.

Конец 1935 года стал свидетелем рождения так называемой тактики „волчьих стай“, которая впоследствии была столь мастерски усовершенствована. Но между первым опытом и достижением блестящего результата лежит долгий период мучительных исканий, ошибок, накопления опыта. Для разведки и прикрытия мы использовали старую тактику торпедных катеров. Вначале мы создали специальные разведывательные или сигнальные подразделения. Обнаружив противника, подводная лодка атаковала его, предварительно передав сигнал о присутствии врага. Получив сигнал, другие лодки также начинали атаку. Такой метод можно было использовать, только если противник имел скорость меньше, чем наша. Поэтому он был дополнен расположением за цепью разведывательных кораблей одной или нескольких групп подлодок, имевших задачу атаковать противника, получив информацию о его обнаружении. При проведении тренировок и маневров мы использовали большое число самых разных тактических построений. Оптимальным оказался строй в виде вогнутой кривой. Внутри нее проникает противник, лодка, первая обнаружившая врага, поддерживает с ним контакт, а подлодки, расположенные на более удаленных участках кривой, выступают в роли группы поддержки. Все знания, полученные нами в Веддигенской флотилии, впоследствии неоднократно применялись на практике».

В сентябре 1946 года, находясь в Нюрнберге, я написал:

«В процессе отработки основных принципов совместных действий подводных лодок возникло много проблем, в первую очередь в следующих областях:

а) *Управление*. Как далеко следует заходить в осуществлении командования несколькими подводными лодками? И когда? Непосредственно во время атаки или достаточно обеспечить их скоординированные действия до ее начала? Где находится идеальный баланс между осуществлением общего командования и предоставлением каждой подводной лодке необходимой ей свободы действий? Где должен находиться командующий? В море? В одной из подводных лодок? На надводном корабле? Возможно ли общее командование с борта лодки? Можно ли полностью или хотя бы частично командовать, оставаясь на берегу? Будет ли при этом необходимо создавать некие промежуточные командные пункты в море? Если да, то как правильно разграничить ответственность?

б) *Связь*. Каким образом можно связаться с подводной лодкой, когда она находится на поверхности моря? На перископной глубине? На большой глубине? Причем сделать это с берега? С другой подводной лодки? С надводного корабля? Какие для этого нужны средства связи? Какие длины волн – короткие, длинные – лучше всего использовать? Каков будет их диапазон – ночью, днем, при разных погодных условиях? Как организовать прием и передачу сигналов на подлодке? Какие средства для приема и передачи сигналов следует установить

на лодке, если с нее будет осуществляться командование? Также сложный вопрос – передача, прием и последующая передача световых сигналов. Кроме того, для передачи приказов и докладов следует разработать систему шифров и кодовых фраз.

В целом проведенные нами эксперименты выявили изрядное количество технических вопросов и показали необходимость усовершенствования средств приема и передачи сигналов.

в) *Тактика.* Какие правила должны соблюдать подводные лодки, действующие совместно? Должны ли они при подходе к зоне действий следовать вместе? Если да, то как именно? Или же им следует разделиться? Если да, то каким образом? Какие построения и движения являются наилучшими для разведки? Для поддержки других разведывательных групп? Как должны располагаться подлодки, готовящиеся к атаке, – сомкнутым или широким строем? Если широким, то в какую сторону им следует растягиваться: по траверзу или вперед? И какое должно быть расстояние между отдельными подлодками и группами лодок? Или, быть может, им следует разделиться по одной? Если да, то как – цепью, эшелоном или как-то еще? Сколько требуется подлодок, чтобы обеспечить постоянное поддержание контакта? Следует ли их предназначать специально для этой цели? Каким образом нужно освобождать их от выполнения этого задания? Когда может подлодка, осуществляющая связь, атаковать?»

Содержание приведенных записок дает довольно точную картину проводимых нами экспериментов и проблем, с которыми мы при этом столкнулись.

Впервые тактика совместных действий подводных лодок была продемонстрирована на маневрах вооруженных сил Германии осенью 1937 года. Я находился на борту плавбазы в Киле, откуда по радио командовал действиями моих подводных лодок в Балтийском море. Перед ними стояла задача обнаружить формирование вражеских военных кораблей и конвой в открытом море в районе Западной и Восточной Пруссии. Затем они должны были сконцентрироваться и атаковать. Операция по установлению контакта между флотилией субмарин и целью была выполнена вполне успешно. После этого последовали маневры в Северном море, а в мае 1939 года подводные лодки продемонстрировали «групповую тактику» в Атлантике, к западу от Иберийского полуострова и Бискайского залива. Адмирал Бем, командующий флотом, очень заинтересовался нашими опытами и оказал мне всемерное содействие, предоставив нужное количество надводных кораблей. В июле 1939 года мы провели аналогичные учения на Балтике, на этот раз в присутствии главнокомандующего ВМФ гросс-адмирала Редера. Результаты показали, что в решении проблемы организации совместных действий подлодок мы двигались в правильном направлении и достигли немалых успехов, а многие тактические детали уже довольно хорошо отработаны, во всяком случае, насколько это возможно в мирное время.

Правда, пока еще было неясно: можно ли командовать операцией с большого расстояния, иными словами, существует ли возможность, оставаясь на береговой базе, управлять действиями подводных лодок, находящихся, к примеру, в Атлантике. До тех пор я рассматривал возможность руководства операцией с командного пункта в море и обдумывал создание специальной командной подлодки, оборудованной необходимыми средствами связи и условиями для работы штаба. Позже, уже во время войны, стало очевидно, что морскими операциями можно и нужно управлять только с береговой базы.

Первые распоряжения и инструкции для действий группой появились еще в 1935 году, и с тех пор они постоянно изменялись и совершенствовались. В итоге к началу войны у нас появился «Справочник командира подводной лодки».

В период с 1935-го по 1939 год я придерживался мнения, что сохранить новую тактику в секрете все равно не удастся. Она отрабатывалась на учениях ВМФ Германии, подробная

информация о которых была известна тысячам людей. Тем не менее в моей книге «Подводное оружие» («Die U-Bootwaffe»), вышедшей в свет в январе 1939 года, я намеренно не описывал групповую тактику, но уделил большое внимание преимуществу, получаемому подлодкой во время ночных атак, причем сопровождал свои слова множеством иллюстраций. Это уж точно ни для кого не являлось секретом, поскольку такие атаки выполнялись подлодками еще во время Первой мировой войны. Поэтому я был крайне удивлен, обнаружив, что, когда началась война, англичане оказались совершенно не готовы к ночным атакам немецких подлодок, так же как и к групповой тактике.

Капитан Роскилл позже писал:

«Уже много говорилось о том, что в период с июня по октябрь командиры отдельных немецких подводных лодок достигли небывалых успехов. Пока численность подводного флота противника оставалась небольшой, немецкие подлодки действовали в одиночку, при этом каждый командир имел возможность показать, на что он способен. Но когда подлодок у адмирала Дёница стало больше, он смог атаковать наши корабли силами сразу нескольких субмарин. Он долго ждал возможности внести это важное изменение в тактику. „Волчьи стаи“ – именно так они были названы – появились в период с октября 1940-го по март 1941 года. Перемена застала нас врасплох, что не могло не вызвать самые серьезные размышления, ведь противник начал применять форму атаки, которую мы не предвидели и против которой не были выработаны ни тактические, ни технические меры» (Война на море. Т. 1. С. 354–355).

Далее капитан Роскилл объяснил, как получилось, что тактика «волчьих стай» оказалась для англичан полной неожиданностью. Британский флот, конечно, проводил в период между войнами учения с ночными атаками субмарин, но упор, как правило, делался на атаки из подводного положения. В результате специалисты королевского флота «сосредоточили свои усилия на отражении атак немецких подлодок из-под воды», а возможность атаки субмарин противника с поверхности моря была упущена. Англичане создали и активно совершенствовали свои асдики – приборы, позволяющие обнаруживать предметы, в том числе и субмарины, под водой с помощью звуковой волны, и свято верили в их возможности. Должно быть, поэтому в 1937 году адмиралтейство во всеуслышание заявило, что «немецким подводным лодкам больше никогда не удастся поставить нас перед проблемами, с которыми мы столкнулись в 1917 году».

Благодаря обладанию этими противолодочными приборами, работавшими под водой, британский флот между войнами не придавал значения угрозе со стороны немецких подводных лодок и недооценил ее важность. Кроме того, на мой взгляд, весьма уместно привести еще одну выдержку из книги Роскилла «Война на море», наглядно характеризующую образ мыслей британских адмиралов в период между войнами. Он пишет:

«Читатель, без сомнения, спросит, почему никто не предвидел применение противником новой тактики, почему все усилия специалистов были направлены только на выработку мер по отражению атаки погруженных подводных лодок. Дело в том, что военная мысль англичан всегда была связана только с действиями надводных военных кораблей против аналогичного флота противника. Оборона также рассматривалась в основном как защита от надводных кораблей. Заявление первого морского лорда, сделанное им в августе 1939 года перед своими коллегами, касающееся угрозы для нашей торговли со стороны вражеских военных рейдеров, наглядно демонстрирует, насколько сильно именно этот аспект доминировал в умах адмиралов» (Т. 1. С. 355).

Такой образ мыслей представляется мне достаточно важным и достойным упоминания, поскольку характерен не только для британского флота, но и для многих других. Он показывает, насколько тяжело офицеру, которого готовили к войне на поверхности моря, осознать и оценить важность других методов ведения военных действий, например подводной войны. Впрочем, с человеческой точки зрения это вполне понятно: такой офицер живет в привычной атмосфере и, если он умен и энергичен, сосредоточивает все свои мысли на способах и средствах, которые помогут ему выиграть сражение на поверхности моря, он надеется и верит в них. По этой причине важность субмарин не была в должной степени оценена флотами многих стран, а если и была, то слишком поздно. Так случилось и с британским флотом во время Второй мировой войны. Положение не изменил даже тот факт, что именно немецким подводным лодкам Великобритания обязана одним из тяжелейших кризисов в своей истории, происшедшим в годы Первой мировой войны.

Некоторые немецкие адмиралы и государственные деятели во время Второй мировой войны тоже недооценили возможности подводного флота, поэтому меры, принятые по его развитию, изрядно запоздали. О трагедии немецкого подводного флота в годы Второй мировой войны речь пойдет позже.

4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935–1939 ГОДАХ

Запросы англо-германского морского соглашения. – Какие типы подводных лодок строить. – Большие лодки далеко не всегда выгодны. – Золотая середина, средние размеры. – Я рекомендую развивать тип VII. – Конфликт с командованием ВМФ. – Мои рекомендации по подготовке к военному кризису. – Подготовка англичан, развитие конвойной системы. – Подготовка моих «волчьих стай» поддержана

Ответственность за решение, какие именно корабли необходимо строить для военно-морского флота, возлагается (и это правильно) на главнокомандующего. Только у него имеются необходимые связи в правительстве, и только он получает от правительства самую полную информацию относительно политической ситуации. Поэтому он знает, с какими потенциальными противниками вероятнее всего придется столкнуться, и может сделать стратегически верные выводы.

С этой точки зрения первичным вопросом является определение стратегических задач. Затем возникает следующий фундаментальный вопрос: какими средствами выполнить эти задачи? Когда же ответы на эти вопросы четко сформулированы, средства, о которых идет речь, должны создаваться независимо от сложившихся традиционных взглядов или иных концепций, которые вполне могут существовать в военно-морском флоте данной страны или у власти имущих.

Англо-германское морское соглашение 1935 года, которое являлось чисто политическим шагом, было призвано вымостить дорогу к общей политике с Великобританией, определило мощь военно-морских сил (как в суммарном тоннаже, так и по категориям кораблей) в пределах 35 % от британского флота. Таким образом оно избавило немецкое военно-морское командование от необходимости решать упомянутые выше вопросы, во всяком случае, насколько это касалось Великобритании. В таких обстоятельствах последнюю уже можно было не включать в число потенциальных противников. Соглашение основывалось на том принципе, что немецкий военно-морской флот будет фактором политической стабильности в мирное время, а в военное время он должен быть способным противостоять флоту любой другой страны на континенте. Очевидно, что при таких предпосылках любое исследование стратегических задач, стоящих перед флотом, связано с множеством сомнений и неопределенностей. Разве можно, к примеру, допустить, что Германия способна развязать войну против какого-нибудь государства на континенте без вмешательства в этот процесс Великобритании?

Что касается ответа на вопрос относительно средств для выполнения поставленных задач, здесь все заранее определено указанными в соглашении процентами по каждой категории кораблей. Правда, в пределах каждой категории мы могли сами решать, какие именно типы кораблей строить.

Хотя решение о постройке кораблей должен принимать лично командующий, на практике он непременно прежде всего посоветуется со своими оперативными службами.

Именно это и сделал главнокомандующий ВМФ Германии, когда речь зашла о подводных лодках. Дело в том, что после периода забвения, длившегося семнадцать лет, под-

водные лодки во многих отношениях стали закрытой книгой, кроме того, главнокомандующий хотел услышать мнение людей, которым предстояло на них служить, о проектировании и конструкции подлодок. Насколько лично я смог повлиять на его решение, станет ясно несколько позже.

Исходя из опыта Первой мировой войны и основываясь на существующих в то время технических стандартах и стандартах вооружения, тактическое и оперативное значение подводных лодок в период между двумя войнами оценивалось следующим образом.

Подводная лодка – это первоклассный торпедоносец, но ненадежная платформа для артиллерийского орудия. Низкий надводный борт и ограниченный обзор делают ее неудобной для использования артиллерийского орудия.

Она пригодна для установки мин, поскольку легко может пробраться незамеченной в прибрежные воды противника, где располагаются самые напряженные судоходные пути. Выполнив свою работу, она может так же незаметно ускользнуть, а противник даже не заподозрит, что у его берегов появились мины.

В сравнении с надводными кораблями подводная лодка обладает низкой скоростью хода, а значит, непригодна для совместных действий с ними, а из-за ограниченного обзора она непригодна и для разведывательных целей.

(Сегодня все сказанное верно лишь частично. Развитие приборов обнаружения, а также рост использования авиации изменили требования, предъявляемые к субмарине.)

При решении вопроса о типах субмарин, которые нужно строить, следует принимать во внимание ряд соображений. Субарины – это единственный класс кораблей, которые только в редчайших, исключительных случаях вступают в бой с себе подобными. Поэтому вопрос силы соответствующего типа кораблей, которыми обладает потенциальный противник, играющий первостепенную роль в проектировании и строительстве всех других типов кораблей, в случае с субмаринами особого значения не имеет. Тип субарины вполне можно выбирать без учета размеров и других характеристик субмарин, находящихся на вооружении в других флотах. Поэтому субарины обычно не участвуют во взаимном «выравнивании» размеров разных типов надводных судов, к чему стремятся те или иные государства. В XX веке этот процесс шел весьма активно и явился результатом обеспокоенных взглядов, бросаемых на те или иные корабли потенциальных противников. (У него есть, значит, и у нас должны быть такие же или больше.) В некоторых флотах естественное желание обладать самыми большими и мощными надводными кораблями всех типов оказалось искушением, которому невозможно противостоять, поэтому там и размеры субмарин тоже были увеличены. Однако решение об увеличении размеров, когда речь идет о субмарине, является неверным. Ее боевая мощь не возрастает, как в случае с надводными кораблями, пропорционально размеру. Даже наоборот: многие характеристики, придающие субмарине ее собственную, неповторимую ценность как боевой единицы, начинают ухудшаться после достижения одного определенного размера. К примеру, увеличивается время, затрачиваемое на погружение с поверхности воды на безопасную глубину. Да и сам процесс погружения становится более сложной операцией: слишком большой угол погружения увеличивает риск, потому что увеличившаяся длина большой субарины придает ей склонность «зарываться носом». В общем, техника погружения и всплытия становится более сложной, а объем работы механиков значительно увеличивается. Большую субмарину труднее удержать на перископной глубине, чем субмарину меньших размеров, поскольку она с большей вероятностью может неожиданно опуститься глубже носом или кормой и показаться на поверхности. Это особенно свойственно субмаринам, которые приходится вести на перископной глубине в ненастную погоду, при волнении – иными словами, в открытом море.

Кроме того, чем больше корабль, тем меньше его управляемость и маневренность. Как на поверхности, так и под водой его циркуляция становится больше, а значит, ему требуется

больше времени для поворота на нужный угол. Большой корабль медлительнее и неповоротливее, чем маленький, при выполнении точных маневров – а это значительный недостаток, особенно когда речь идет о ночных операциях. Ну и наконец, большой корабль имеет больший силуэт, то есть его легче обнаружить.

С другой стороны, большой корабль может взять на борт больше оружия, припасов и топлива, а следовательно, увеличивается его дальность плавания, и условия жизни на борту такого корабля лучше. Возможно, в некоторых флотах эти соображения явились достаточным основанием для увеличения размеров их субмарин. В этой связи следует заметить, что даже при создании отличных условий жизни для команды физические возможности людей ограничены, и после двухмесячного похода команде все равно требуется продолжительный отпуск для отдыха и восстановления. Поэтому ценность увеличенной дальности плавания весьма сомнительна.

Из изложенного выше видно, что при выборе наилучшего типа субмарины можно руководствоваться самыми разными критериями. Наша задача заключалась в том, чтобы найти некий компромисс между противоречащими друг другу требованиями – технической эффективностью, удобством управления при всплытии и погружении, незаметностью, с одной стороны, и приемлемой дальностью плавания – с другой. В результате длительных обсуждений и выполнения многочисленных расчетов мы пришли к выводу, что необходимая нам золотая середина – это субмарина водоизмещением 500 тонн. (Расчет выполнялся по формуле водоизмещения, согласованной всеми государствами, подписавшими Вашингтонский договор 1922 года. Сюда не включены запасы масла, топлива и воды. Нормальное водоизмещение такого корабля составляет около 700 тонн.)

При выборе среднего размера субмарины значительную роль сыграл простой, но очень важный факт: если несколько таких субмарин займут позицию в море, у них будет намного больше шансов обнаружить и атаковать противника, чем если только одна из этих позиций будет занята более крупной и мощной субмариной. Это простейшее правило далеко не всегда применяется, когда речь идет о надводных кораблях. Возможности субмарины в плане разведки в любом случае крайне ограничены, и увеличение размеров их не добавляет.

Вопрос приобретает особую важность, когда общий тоннаж субмарин ограничивается, например, договором, а значит, возникает проблема максимально эффективного его использования. В такой ситуации лучше построить четыре 500-тонные субмарины, чем одну 2000-тонную.

Летом 1935 года немецкий флот имел следующие субмарины, принятые в эксплуатацию или находящиеся в процессе постройки:

1. 12 подлодок типа II. Примерно 250 тонн (вашингтонское водоизмещение), 3 носовых торпедных трубы, скорость на поверхности моря 12–13 узлов, дальность плавания 3100 миль. Очень простой и хороший корабль, но маленький.

2. 2 лодки типа I. 712 тонн, 4 носовых и 2 кормовых торпедных трубы, скорость на поверхности 17 узлов, дальность плавания 7900 миль. Не очень удачный тип: при быстром погружении может опасно зарываться носом в воду, поэтому требует очень квалифицированного управления.

3. 10 лодок типа VII. Примерно 500 тонн, 4 носовых и 1 кормовая торпедных трубы, скорость на поверхности 16 узлов, дальность плавания 6200 миль. Превосходные корабли!

В 1936 году мои взгляды на проблему дальнейшего строительства подводных лодок были следующими. Я считал, что больше не стоит строить субмарины типа II, такие, как входили в состав Веддигенской флотилии. Они слишком слабы в части вооружения, радиуса действия и скорости. Также следует исключить строительство лодок типа I, ими слишком сложно управлять. Остается только тип VII, который явился, собственно говоря, усовершенствованным типом VIII. Подлодки типа VIII отлично проявили себя во время Первой миро-

вой войны. Работами по развитию и совершенствованию конструкции занимались перво-классные инженеры: Шерер, занимавшийся корпусом, и Брёкинг, отвечавший за двигатели. Многочисленные испытания сразу же показали, что созданная ими субмарина получилась удивительно надежной, безопасной и простой в управлении.

Для своих размеров она имела максимально возможную боевую мощь. Имея водоизмещение всего 500 тонн (вашингтонский расчет), четыре носовых и одну кормовую торпедных трубы, лодка могла нести 12–14 торпед. Время погружения составляло всего 20 секунд, под водой лодка вела себя идеально, а на поверхности имела довольно высокую скорость хода – 16 узлов. Ее слабость заключалась в том, что она могла принять только 67 тонн топлива и имела небольшую дальность плавания – 6200 миль. Но, несмотря на очевидные недостатки, мне казалось, что именно этот тип ближе всего к нашим зачастую противоречивым требованиям. Я был уверен, что, если эти лодки сделать немного больше, может существенно увеличиться количество принимаемого на борт топлива, а значит, возрастет и дальность плавания. Тогда они станут идеальными для наших целей. Однако наш механик Тедсен выдвинул другое предложение. Он подсчитал, что, грамотно распорядившись имеющимся пространством и добавив к водоизмещению всего 17 тонн (по вашингтонскому расчету), можно увеличить количество топлива до 108 тонн, при этом дальность плавания возрастет до 8700 миль. Так появился тип VIIВ водоизмещением 517 тонн. (В январе 1939 года он снова был модифицирован и появился тип VIIС См. приложение 1.)

А тем временем в 1936-м и 1937 годах совершенствовалась и групповая тактика (она же тактика «волчьих стай»). По своей сути она состояла из серии перемещений, выполненных тактическим формированием на поверхности воды, с целью обнаружить противника, установить контакт, а затем провести другие подлодки в совместную атаку, которая должна быть, насколько это возможно, скоординирована и производиться главным образом ночью и на поверхности. Для этого тактического взаимодействия быстроходные и легкие в управлении лодки типа VII были вполне пригодны. Поэтому летом 1937 года я направил военно-морскому командованию два предложения:

1. Поддержать идею Тедсена о небольшом увеличении размера подлодок типа VII, с целью увеличить количество принимаемого на борт топлива. Сконцентрироваться на постройке субмарин модифицированного типа VII в количестве 3/4 от суммарного тоннажа, указанного в англо-германском морском соглашении для подводных лодок.

2. Оставшуюся четверть отвести для субмарин водоизмещением около 740 тонн с дальностью плавания 12–13 тысяч миль, которые смогут выполнять дальние походы.

Однако у командования имелись другие идеи. Причем главным тактическим и эксплуатационным аргументом, на котором они основывались, была непоколебимая вера в то, что в будущей войне подводные лодки снова будут действовать в одиночку. Все мои предложения о внедрении групповой тактики были отвергнуты офицерами, занимавшими высокие должности в командовании и считавшими, что такая тактика потребует слишком частого нарушения радиомолчания, что, в свою очередь, позволит противнику быстро обнаружить подводные лодки. Я же придерживался мнения, что поддержание радиомолчания не является самоцелью и в случае наличия целесообразности вполне может быть нарушено, причем возможный ущерб от этого вполне может считаться приемлемым, когда использование радиосвязи позволит собрать подводные лодки вместе и достичь большого успеха.

Несмотря на все мои возражения, военно-морское командование пришло к выводу, что необходимо строить большие подводные лодки – подводные крейсера водоизмещением 2000 тонн с большой дальностью плавания, просторным складским помещением для торпед и, помимо этого, имеющие возможность участвовать в артиллерийской дуэли на поверхности моря. Именно такие крейсера должны стать приоритетным направлением в строительстве подводного флота.

Противоречивые взгляды на тактическое управление подводным флотом в войне и, как следствие, несовпадение мнений на строительную программу, преобладали в течение нескольких лет после 1935 года. В результате главнокомандующий, потерявший надежду достичь единства, решил отложить принятие решения относительно программы строительства подводных лодок. В результате этого подводный флот Германии перед войной пополнился следующим образом:

- 14 подводных лодок
- 21 подводная лодка
- 1 подводная лодка
- 9 подводных лодок
- 18 подводных лодок

В конце 1937-го, а также на протяжении 1938-го и 1939 годов расхождение взглядов между военно-морским командованием и командованием подводным флотом стало особенно очевидным. Я понял, что проводимая Гитлером политика, направленная на рост военной мощи Германии, непременно приведет, несмотря на наличие морского соглашения, к противостоянию с Великобританией. На мой взгляд, просто невозможно было поверить, что Британия, которая после событий 2 сентября 1870 года (дата победы немецкой армии при Седане во франко-прусской войне) неизменно противилась увеличению силы Германии, останется безразличной теперь. Я считал, что начало военных действий с Великобританией – это всего лишь вопрос времени, поэтому настаивал на всемерном ускорении выполнения программы строительства субмарин. Занимаясь тренировками в своей флотилии, я основывался (и это было вполне логично) на моих личных убеждениях, поэтому мы отрабатывали групповую тактику нападения на конвои в открытом море. Мой запрос, направленный в конце 1937 года, о выходе в Атлантику с плавбазой «Саар», группой 500-тонных подлодок, а также «U-25» и «U-26» – большими кораблями типа I – для проведения соответствующих учений был отвергнут. Мне объяснили, что немецкие политики не хотят усложнять положение во время Гражданской войны в Испании, выведя свои подводные лодки в Атлантику.

Учения, проведенные в 1937 году силами только моих флотилий, доказали, что внедрение групповой тактики в открытом море невозможно без наличия штабного корабля, оборудованного необходимыми средствами связи. Когда же я обратился к командованию с просьбой о выделении такого корабля, мне снова отказали. Командование все еще не отказалось от убеждения, что в будущей войне подлодки будут действовать в одиночку. И только после личного вмешательства командующего я получил корабль «Эрвин Васснер», который и стал моим штабом.

Обострение политической ситуации в 1938 году послужило, по моему мнению, достаточным оправданием для направления следующего предложения военно-морскому командованию:

«Предлагаю разместить одну из имеющихся флотилий подводных лодок за границей. Расположенная там флотилия в мирное время будет оказывать сдерживающее политико-военное влияние, а после начала войны окажется в выгодном положении для нанесения точного удара по коммуникациям противника».

Для реализации этого предложения я составил следующий план:

1. Ввести 3-летний период обучения для подводников, при этом первый год посвятить индивидуальной подготовке, второй – групповому обучению и маневрам, а третий проводить на заграничной базе.

2. Подготовить два ремонтных судна для сопровождения субмарин и плавбаз за границу.

Зимой 1938/39 года я провел в Атлантике военные учения, имеющие целью окончательно прояснить все нерешенные вопросы применения групповой тактики. Мы хотели еще раз проанализировать, как организовать взаимодействие, какие действия должны выполняться до и после обнаружения вражеского конвоя, как собирать подводные лодки вместе для решающей атаки.

В результате было выявлено следующее:

1. Если, как я предполагал, противник организует движение своих торговых судов охраняемыми конвоями, нам потребуется по меньшей мере 300 подводных лодок, чтобы вести войну на судоходных линиях. При расчете этой цифры я исходил из того, что в любой данный момент 100 подлодок будут находиться в порту, еще 100 – в пути к театру военных действий или обратно и 100 участвовать непосредственно в операциях. Имея в своем распоряжении такое количество субмарин, я считал, что смогу добиться решающего успеха.

2. Полный контроль за подводными лодками, находящимися на театре военных действий, и управление совместными операциями с командного пункта на берегу вряд ли было осуществимо. Более того, я чувствовал, что такому командиру будет очень мешать незнание обстановки на месте действия – направления ветра, погодных условий, степени сопротивления противника. Поэтому я пришел к выводу, что широкомасштабная оперативная и тактическая организация подводных лодок в поисках конвоя, конечно, должна направляться с берега командующим офицером, но руководство конкретной операцией следует поручить другому командиру, который бы располагался в своей подводной лодке на некотором расстоянии от поля боя, по возможности оставаясь на поверхности моря.

По этой причине я настоял, чтобы определенное число строящихся подлодок было снабжено эффективными средствами связи – я предполагал использовать такие лодки в качестве командных пунктов.

3. Если количество подводных лодок, которое было в моем распоряжении, дополнить теми, что будут построены в обозримом будущем (с учетом установленных в судостроительной программе приоритетов и скорости постройки), становилось очевидно, что в случае войны мы в течение ряда лет не сможем нанести сколь бы то ни было ощутимых ударов по противнику, разве что несколько булавочных уколов.

Выводы, к которым я пришел в результате военных учений, были изложены в документе, переданном мной командующему флотом адмиралу Бему и главнокомандующему ВМФ. Первый меня безоговорочно поддержал.

Военные учения проводились исходя из моей твердой убежденности, что в случае начала войны, несмотря на наличие соглашения по подводному флоту, противник немедленно введет конвойную систему. В этом меня почти никто не поддерживал. Строгое соблюдение условий соглашения делало введение конвойной системы ненужным, поскольку в соответствии с ним подлодки были обязаны придерживаться положений призового права, даже если речь пойдет о торговых судах, имеющих вооружение, предназначенное для «целей самозащиты». Но я никак не мог себе представить, что торговые моряки противника будут действовать в строгом соответствии с пунктами соглашения, то есть будут вести себя, как мирные купцы, и позволят потопить свой корабль такому уязвимому противнику, как находящаяся на поверхности воды и на небольшом расстоянии подводная лодка. При этом они не пошлют в эфир информацию о ее присутствии и не произведут ни одного выстрела для самозащиты. Да и формулировка «в целях самозащиты» представлялась мне довольно туманной. На какой стадии она вступает в силу? Когда субмарина собирается потопить судно в условиях, когда призовое право позволяет ей это сделать? Или же необходимость в самозащите

возникает, как только подводная лодка замечена? На практике такие формулировки в соглашении бессмысленны.

Любопытно отметить, как в это же самое время к вопросам соблюдения соглашения по подводному флоту и возможности введения конвойной системы относились англичане. В 1937 году состоялось совещание представителей британского адмиралтейства и министерства авиации, на котором обсуждались вопросы защиты британского торгового судоходства в случае войны. Моряки считали, что угрозе со стороны как подводных лодок, так и авиации можно противостоять, если на самых ранних этапах ввести конвойную систему. Зато авиаторы опасались, что скопление большого числа торговых судов в одном месте явится прекрасной мишенью для атаки с воздуха, что приведет к большим потерям.

Представители адмиралтейства не сомневались, что военные корабли, которые будут сопровождать суда, сумеют защитить своих подопечных, все же у них имеются асдики, позволяющие обнаружить подводные лодки, и палубные орудия против авиации. Подобные разговоры вызывали лишь скептические ухмылки летчиков.

Однако в одном вопросе обе стороны придерживались единого мнения, и их заключение было 2 декабря 1937 года передано на рассмотрение комитета по обороне Британской империи. Оно гласило: вероятнее всего, в случае войны наше судоходство подвергнется неограниченным атакам как со стороны подводных лодок, так со стороны авиации противника. И будет введена конвойная система.

В «Руководстве по защите торгового судоходства», выпущенном в 1938 году, британское адмиралтейство поместило инструкции для торговых моряков, где было сказано, что об обнаружении любой немецкой подводной лодки следует немедленно докладывать по радио. Таким образом торговые корабли становились частью «системы оповещения военно-морской разведки» (Роскилл. Война на море. Т. 1. С. 103).

Эти инструкции противоречили смыслу соглашения по подводному флоту 1936 года, запрещавшего торговым судам участвовать в любых видах военной деятельности. Они наглядно доказали, что Великобритания не имеет намерения его выполнять.

На основании этого же руководства вскоре после начала войны на британских торговых кораблях было установлено палубное вооружение. Любые иллюзии, которые существовали относительно использования этого оружия, предназначенного «исключительно для самозащиты», рассеялись сразу же после начала войны. Во многих случаях моряки открывали огонь, едва завидев подводную лодку. Я расскажу об этом подробнее, когда речь пойдет о первых месяцах войны.

Однако один момент я бы хотел прояснить сразу же. В 1938 году в Великобритании появились инструкции, прямо противоречащие соглашению по подводному флоту. А в 1937 году англичанами было принято решение о введении конвойной системы в случае войны. Иными словами, Великобритания не считала для себя возможным строго придерживаться положений соглашения. Черчилль, в начале войны ставший первым морским лордом, в своих мемуарах писал:

«Первое совещание в адмиралтействе я провел ночью 4 сентября. Поскольку на нем рассматривались чрезвычайно важные вопросы, перед отходом ко сну я вкратце записал основные решения, чтобы с самого утра начать по ним работать:

5. IX.39. 1) На первой стадии, пока Япония сохраняет миролюбивое настроение, а Италия нейтралитет, хотя и неуверенный, основной удар придется на подходы к Великобритании со стороны Атлантики.

2) Необходимо вводить конвойную систему. Под этим термином понимается только противолодочный конвой. Все вопросы, связанные с рейдерами противника, в настоящем документе не рассматриваются» (Черчилль У. Вторая мировая война. Т. 1. С. 333).

Таким образом, совершенно очевидно, что подготовка немецких подводников велась в правильном направлении. Я имею в виду операции против охраняемых конвоев. Мы правильно оценили ситуацию, и наше требование строить как можно больше подводных лодок было оправданным. Этот тезис подтверждается и в «Войне на море» Роскилла. Там сказано: «Перед войной Дёниц подсчитал, что, если мы организуем свое судоходство охраняемыми конвоями, ему потребуется около 300 подводных лодок, чтобы достичь решающего результата. Что ж, по крайней мере, у него не было никаких иллюзий по поводу конвойной системы» (Т. 1. С. 356).

5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА

1938 год, комитет по планированию. – Главная стратегическая цель. – Британский торговый флот. – План Z для нового флота. – Я не согласен с акцентом на надводные корабли. – Я требую больше подводных лодок. – Слабому флоту необходимо перевооружение. – Начало войны. – Решение строить больше подводных лодок. – Моя просьба о надзоре отклонена

В предыдущей главе я изложил свои взгляды на политическую и военную ситуацию, задачи, которые, по моему мнению, стояли перед подводным флотом, мои соображения о будущем строительстве подводных лодок и подготовке команд.

А планы военно-морского командования, о которых я, как человек подчиненный, в 1939 году был только поставлен в известность, были следующими.

В конце мая 1938 года Гитлер сказал главнокомандующему военно-морскими силами, что Великобританию также следует рассматривать как потенциального противника, но пока нет планов развязывания немедленного конфликта с ней. Осенью 1938 года главнокомандующий создал комитет по планированию, который должен был проанализировать задачи, возникающие перед флотом, с учетом нового потенциального противника, и дать рекомендации по их решению.

В своих изысканиях комитет определил уничтожение британского торгового флота в качестве главной стратегической задачи немецкого ВМФ. Для решения этой задачи комитет рекомендовал Гитлеру построить новый сбалансированный флот, обладающий большой ударной мощностью. Этот флот должен быть разбит на боевые группы, перед которыми следует поставить двойственную задачу: проведение кампании против британского торгового судоходства в Атлантике и против охраняющих его военно-морских сил. Была разработана долгосрочная программа строительства такого флота, так называемый план Z. Он предусматривал за период до 1948 года постройку следующих кораблей:

- 1) 6 линейных кораблей водоизмещением 50 000 тонн каждый (в дополнение к «Бисмарку» и «Тирпитцу»);
- 2) 8 (позже 12) крейсеров на 20 000 тонн;¹
- 3) 4 авианосца по 20 000 тонн;
- 4) большое число легких крейсеров;
- 5) 233 подлодки.

В январе 1939 года Гитлер одобрил судостроительную программу и потребовал, чтобы она была выполнена за шесть лет.

По указанию главнокомандующего приоритет в строительстве был отдан линкорам и подводным лодкам. Подводные крейсера должны были построить к 1943 году.

Тем не менее основной упор в плане Z был сделан на надводный флот. Такое решение, по моему мнению, не отвечало требованиям сложившейся ситуации, я не был согласен с планом Z по следующим причинам:

¹ Первоначально эти корабли задумывались как увеличенные копии «карманных» линкоров (шесть 11-дюймовых орудий), но в более поздних версиях плана Z их место заняли три корабля по 30 000 тонн с шестью 15-дюймовыми орудиями.

1. На его выполнение уйдет не менее 6 лет, и все эти годы, которые, скорее всего, будут весьма напряженными в политическом отношении, флот не будет готов к войне с Великобританией.

2. Если мы начнем строить линкоры, крейсера и авианосцы в больших количествах, наши противники, вне всякого сомнения, сделают то же самое. В начавшейся гонке вооружений мы останемся далеко позади, поскольку с самого начала мы были очень далеко от 35 %, позволенных нам морским соглашением.

3. В результате серьезной угрозы с воздуха, которая после Первой мировой войны значительно увеличилась, немецкие корабли, стоящие в портах и на верфях, будут постоянно подвергаться опасности воздушной атаки англичан, поскольку они находятся в пределах радиуса действия авиации наземного базирования. Спасения нам искать негде. Для подводных лодок можно построить бетонные укрытия. К сожалению, для линкоров и крейсеров нельзя сделать того же. А британский флот может перейти в северные порты, тем самым оказавшись вне радиуса действия нашей авиации.

4. План не уделяет достаточного внимания нашему географическому положению по отношению к Великобритании. Жизненно важные коммуникации этой страны, которые было необходимо атаковать, располагались к западу от Британских островов, на бескрайних просторах Атлантики. Чтобы хоть как-то влиять на ситуацию, нам было чрезвычайно важно суметь прорваться в эти районы и утвердиться там. А значит, военно-морские силы, которые мы создаем, должны иметь возможность решить эту задачу.

Положение Германии для развертывания своих сил в Атлантике благоприятным назвать никак нельзя. По отношению к морским путям Великобритании мы располагаемся в глухом тупике. По диагонали как раз перед нами, блокируя Северное море, располагается Великобритания. Южный маршрут в Атлантику, пролегающий через Английский канал, во время войны недоступен. Другой выход из Северного моря проходит через узкие проливы между Шетландскими островами и Норвегией. На пути в Атлантику наши военно-морские силы с самого начала могут быть обнаружены противником и вовлечены в бой. Более того, как только появляется информация, что немецкие корабли вышли в море, они сразу же становятся мишенью для постоянных атак с воздуха и со стороны легких военных кораблей противника. Нападения возможны на всем пути следования до берегов Великобритании. В результате прогресса авиации для нас сложились еще более неблагоприятные условия, чем во время Первой мировой войны. Только при исключительно благоприятных обстоятельствах наши корабли могут рассчитывать незамеченными проскользнуть в Атлантику. К тому же ведение длительных операций в открытом море для наших военных кораблей связано с еще одной серьезной трудностью. В распоряжении противника имеются портовые и доковые мощности на западном побережье Британских островов, то есть, по сути, непосредственно в Атлантике. Поэтому им несложно устранить любую возникшую неисправность или повреждение. В то же время наш корабль, получив повреждение, вынужден отправиться в длинное и опасное путешествие обратно к своим берегам, причем еще неизвестно, сумеет ли он добраться до безопасных немецких берегов, поскольку снова будет постоянно подвергаться угрозе атаки с воздуха или с моря.

Стратегические недостатки нашего географического положения стали совершенно очевидны еще во время Первой мировой войны.

Согласно стратегическим оценкам 1914 года мы пришли к выводу, что задача немецкого военно-морского флота – вызвать на бой британский флот. Мы считали, что победа на море будет иметь такие значительные военные и политические последствия, что вполне может оказаться решающим фактором для утраты Великобританией позиции великой морской державы. Что же касается англичан, до тех пор пока немцы не предпринимали никаких действий ни против британских торговых путей через Атлантику, ни против долговремен-

ной блокады Германии, ведущейся из северной части Северного моря, у них не было никаких стратегических причин вступать в сражение на море. В дополнение ко всему как раз в то время, когда соотношение военно-морских сил еще давало нам некоторую надежду на победу, мы продемонстрировали слишком явную неохоту принять вызов. Позже, когда соотношение сил изменилось не в нашу пользу, стало очевидно, что для немецкого флота, запертого в южной части Северного моря, больше не существует стратегической задачи, решение которой могло бы иметь решающее значение. Такая задача теперь перешла к подводному флоту, который мог атаковать британские коммуникации в Атлантике. Как метко заметил адмирал Шеер после Ютландской битвы, теперь немецкий флот открытого моря мог только одно – держать открытыми морские пути, через которые будут проходить подводные лодки, выполняющие свою великую миссию.

Для подводных лодок стратегические недостатки нашего географического положения по отношению к Англии были куда менее важны. Подводные лодки могли погрузиться под воду, а значит, имели возможность пройти мимо вражеских кораблей незамеченными и не прорываться с боем (по крайней мере, теоретически это было вполне осуществимо). А имея в дополнение к этому большую дальность плавания и возможность оставаться в открытом море дольше, чем надводные корабли, они могли на более длительный срок задерживаться в стратегически важных районах. Если же упомянуть о прочих характеристиках, делавших подводные лодки идеальным наступательным оружием, становится очевидно, что они и есть самое подходящее оружие для прямой атаки на британские пути подвоза, а следовательно, и для достижения наших главных стратегических целей. Достаточно вспомнить, чего стоили наши подлодки Великобритании во время Первой мировой войны.

Окончательно утвердившись во мнении, что Великобритания скоро станет нашим противником, я тщательно изучил и проанализировал уроки Первой мировой. Не приходилось сомневаться, что наиболее удобным орудием против нее станут наши подводные лодки. Используя групповую тактику, эффективность которой уже была доказана на учениях в мирное время, я очень надеялся справиться с конвойной системой, которая спасла Великобританию в прошлой войне. По этой причине я начиная с весны 1939 года постоянно подчеркивал необходимость строительства как можно большего числа подводных лодок, хотя мое требование и шло вразрез с планом Z. Как бы там ни было, 233 подлодки (включая подводные крейсера, основным оружием которых были палубные орудия и которые должны были иметь приоритет) – это было итоговое количество, предусмотренное в плане. Итоговых показателей планировалось достичь только к 1948 году, иными словами, военно-морское командование отклонило мои идеи по поводу программы строительства подводного флота, причем как в части типов кораблей, так и в части общего количества (напомню, я настаивал на необходимости наличия в эксплуатации 300 подлодок), а также скорости их постройки.

В начале весны 1939 года я был не одинок в своем убеждении, что мы должны строить как можно больше субмарин. Вскоре последовала оккупация Чехословакии и британские гарантии Польше. 26 апреля 1939 года Гитлер разорвал англо-германское морское соглашение. Аннулирование договора, подписанного совсем недавно – в 1935 году, – было исключительной политической мерой. Она показала, что Германия отказалась от политики, направленной на достижение соглашения с Великобританией. После этого в течение длительного времени не было и намека на улучшение англо-германских отношений.

Уже можно было не сомневаться, что мы больше не можем рассчитывать на сколь бы то ни было длительный мирный период, достаточный для выполнения судостроительной программы. Разрыв англо-германского морского соглашения показал, как высоко напряжение в отношениях между Англией и Германией. Ни один политический лидер не смог бы поручиться, что окажется в состоянии предотвратить взрыв и начало открытого противостояния. В этих условиях следовало всемерно форсировать выполнение программы перевооружения,

основанной на быстрой постройке как можно большего числа подводных лодок. Теперь перед военно-морским флотом Германии встала именно такая задача. Многие военно-морские офицеры считали, что в судостроительной программе, параллельно с ускоренным строительством подводного флота, должна быть предусмотрена постройка легких надводных рейдеров, способных атаковать морские пути противника в Атлантике. Усилия, затраченные на их постройку, думали моряки, с лихвой окупятся результатами действий таких кораблей. Пожалуй, это действительно было возможно, хотя нельзя забывать, что этим легким рейдерам, чтобы достичь театра военных действий, тоже предстояло проделать опаснейший путь по Северному морю. Помимо кораблей, предназначенных для действий в Атлантике, нам, конечно, следовало строить и другие корабли – эсминцы, минные тральщики и т. д. Ведь именно им предстояло охранять территориальные воды Германии.

В июне 1939 года я доложил главнокомандующему о беспокойстве, которое испытывал я и другие офицеры по поводу возможности скорого начала войны с Великобританией. Я сказал, что хотя и являюсь всего лишь капитаном, но беру на себя смелость настаивать, чтобы мои взгляды были изложены Гитлеру. Я подчеркнул, что если начнется война с Великобританией, основная тяжесть морских сражений ляжет на подводные лодки, а принимая во внимание их малочисленность, на море нам заранее обеспечено поражение. 22 июля 1939 года Редер передал ответ Гитлера офицерам-подводникам. Мы собрались в Свиномюнде на борту яхты «Грилле». Нас заверили, что войны с Великобританией не будет ни при каких обстоятельствах. А значит, офицерам подводного флота абсолютно не о чем тревожиться.

Следует отметить, что эффект этого недвусмысленного заявления, сделанного высшим лицом государства, человеком, ответственным за политику страны, был достаточно велик.

Нельзя сказать, что мы совершенно успокоились, однако занимавшая все наши мысли проблема войны с Великобританией после столь категоричного отрицания ее возможности все же отступила на второй план. Тем не менее я сказал своим офицерам: «В одном я совершенно уверен: если когда-нибудь война все-таки начнется, Великобритания будет в числе наших противников. Об этом, господа, мы должны помнить постоянно».

Я уже давно нуждался в отдыхе и 22 июля обратился к главнокомандующему с просьбой об отпуске, которая была удовлетворена. Правда, 15 августа меня отозвали – слушом уж обострилась политическая ситуация. Потребовалось мое присутствие для надзора за перемещением подлодок на боевые позиции, если появится приказ о всеобщей мобилизации. В этот критический момент, когда опасность неминуемой войны с Великобританией уже была очевидна всем, я почувствовал себя обязанным снова изложить главнокомандующему свои соображения о необходимости срочного расширения программы строительства подводных лодок. В один из дней в конце августа, когда главнокомандующий прибыл в Киль, я объяснил ему свою позицию и попросил во время полета в Свиномюнде, куда мы отправлялись вместе, прочитать проект служебной записки, который я для него подготовил. Главнокомандующий одобрил мой проект и предложил передать документ ему как можно быстрее. Я сделал это 28 августа, причем одновременно отправил копию другого документа, озаглавленного «Мысли о расширении подводного флота», главнокомандующему и адмиралу, командующему флотом. В нем было сказано:

«Принимая во внимание состояние напряженности между Германией и Великобританией и возможность войны между ними, считаю, что военно-морской флот Германии вообще и подводный флот в частности в настоящий момент не готовы выполнить задачи, которые будут поставлены перед ними в случае войны. Хотя все еще существует надежда, что войны удастся избежать, вряд ли следует рассчитывать на коренное улучшение отношений между Германией и Британией в течение ближайших лет, могут наступить лишь периоды временного сближения и ослабления напряженности. Наиболее подходящее оружие, которое к тому

же можно сравнительно быстро увеличить, это подводный флот. Поэтому немедленные усилия флота должны быть направлены на создание резервов для возможного конфликта с Великобританией – всемерное расширение подводного флота».

Относительно количества и типов подводных лодок я писал следующее:

«Согласно моим выводам, сделанным после учений 1938–1939 годов, нашим главным оружием для подводной войны в Атлантике является торпедонесущая субмарина. Из существующих типов для этой цели хорошо подходят типы VIIВ и IX. В настоящее время не представляется возможности определить предельное количество подлодок, которое мы могли бы использовать, но очевидно следующее: для успешного ведения операций необходимо иметь не менее 100 подводных лодок в действии, иными словами, общее количество подлодок должно быть не менее 300. Что касается количества лодок каждого типа, по нашему мнению, оптимальным явилось бы соотношение 3:1 типов VIIВ и IX».

Далее я упомянул о необходимости наличия нескольких специальных лодок и подвел итог:

«Все упомянутые выше силы потребуются в полном объеме, если мы окажемся в состоянии войны с Великобританией и при этом хотим иметь хотя бы минимальные шансы на успех».

Затем я отметил:

«С теми подводными лодками, которые уже существуют, с учетом перспективного пополнения флота в соответствии с имеющейся судостроительной программой, в обозримом будущем мы не сможем ни оказать сколь бы то ни было ощутимое давление на Великобританию, ни нанести решающий удар по ее торговым путям. Нам придется ограничиться серией мелких операций против торгового судоходства, которые будут восприниматься не более чем булавочные уколы».

Документ заканчивался следующими рекомендациями:

«Мы должны использовать все доступные средства, чтобы привести наш подводный флот в состояние, которое позволило бы ему выполнить свою великую миссию – нанести поражение Великобритании.

Для этого следует предпринять следующие шаги:

а) военно-морское командование должно изучить и представить свои соображения по следующим вопросам: какие работы, выполняемые сегодня, можно временно отложить ради расширения подводного флота? Какие судовой верфи можно освободить для постройки подводных лодок? Какие верфи могут расширить производственные мощности для увеличения объемов строительства? Как и в какой степени вспомогательные производства могут участвовать в постройке подводных лодок? Окончательное решение по всем указанным вопросам будет принято главнокомандующим;

б) необходимо составить новую программу строительства максимально возможного количества подводных лодок, в которой был бы сделан упор на типы VIIВ и С, а также тип IX;

в) одновременно, пока перечисленные вопросы будут находиться в стадии решения, и не ожидая появления новой судостроительной программы, следует принять меры к удовле-

творению дополнительных требований, возникающих из ускорения строительства подлодок. Я имею в виду плавбазы, суда для эвакуации и ремонта торпед, ремонтные суда, порты и базы, снабжение боеприпасами и топливом, береговые ремонтные мощности, средства связи для оперативных целей, подготовка опытного персонала всех уровней и т. д.

Эти проблемы могут быть решены, только если все остальные будут подчинены достижению великой цели. Однако существует одна административная предпосылка, призванная максимально облегчить и ускорить работы. Это установление единоначалия, наделенного широкими полномочиями и подчиняющегося непосредственно главнокомандующему. Так будет обеспечен единый контроль и управление всеми фазами процесса».

Адмирал Бем, командующий флотом, полностью поддержал мои предложения и завершил письмо, направленное им 3 сентября 1939 года главнокомандующему, следующими словами: «Наши усилия должны быть немедленно сосредоточены на достижении одной решающей цели, и мы обязаны без колебаний отложить выполнение любых других судостроительных программ».

Таково было положение дел в решающие месяцы 1939 года. Во всяком случае, именно так его видел я, старший офицер-подводник. Понятно, что мне было легче высказать свое мнение, чем находящемуся в Берлине главнокомандующему. Последний был больше подвержен влиянию Гитлера и его идей.

Мы, конечно, внимательно проанализировали вероятные шаги Великобритании, если, разорвав морское соглашение, Германия, как я настаивал, начнет строить большое количество подводных лодок. Многие утверждали, что подобные мероприятия невозможно сохранить в тайне, а значит, результат будет простой и очевидный: Великобритания примет меры к увеличению своих противолодочных сил.

Это, без сомнения, был весомый аргумент, даже если учесть, что небольшие подводные лодки могут строиться на разных заводах, разбросанных на большой территории, и их постройку легче засекретить, чем, скажем, сооружение крупных военных кораблей. Но в любом случае увеличение мощности противолодочных сил противника не сумеет поставить наш подводный флот на колени, и последующее развитие событий это доказало. А принимая во внимание тот удивительный факт, что, как я уже упоминал ранее, Великобритания свела все свои противолодочные мероприятия к защите от нападения погруженных субмарин, а также явно преувеличенную веру англичан в возможности асдиков и, как следствие, недооценку опасности со стороны немецкого подводного флота британским адмиралтейством, вопрос эффективности реакции англичан на нашу подводную экспансию, на мой взгляд, оставался открытым. Как бы там ни было, а соображение, что Великобритания увеличит мощь своих противолодочных сил, не могло являться для нас причиной отказа от строительства подводных лодок. Ведь было не менее очевидно, что постройка больших кораблей, предусмотренная планом Z, тоже вызовет ответные меры, и мы в любом случае будем вовлечены в гонку вооружений, в которой по многим причинам не станем лидерами.

По сей день выдвигаются гипотезы на тему: как подействовало бы расширение строительства подводных лодок, последовавшее сразу после разрыва морского соглашения, на наши политические отношения с Великобританией? Кое-кто придерживается мнения, что быстрое и очевидное увеличение германского подводного флота было бы воспринято Великобританией как более весомый повод к началу войны, чем медленное строительство «сбалансированного флота», одновременно полагая, что в августе 1939 года Гитлер попытался бы решить вопрос польского коридора путем переговоров, а не военной акции. Другие считали, что наличие сильного подводного флота добавило бы нам веса в переговорах с Великобританией.

Лично я полагал, что все эти гипотезы в большей или меньшей степени неверны. Решающим фактором, по моему убеждению, являлось то, что после разрыва морского соглаше-

ния мы были обязаны как можно быстрее подготовиться к неизбежной войне с Великобританией, независимо от того, как скоро она может начаться. А единственным способом достижения этой цели было максимально быстрое строительство подводного флота. Также я считаю необоснованным утверждение, что немецкие судостроительные заводы и немецкая промышленность не имели возможности выполнить широкомасштабную программу строительства подводных лодок раньше 1943 года. Даже в самом разгаре войны военно-морской флот Германии потреблял всего 5 % от производимой в стране стали, и так продолжалось вплоть до 1943 года. Кроме того, нельзя пренебрегать фактом, что подлодки можно строить не только на судостроительных заводах, имеющих прямой выход к морю. Заводы, расположенные на реках, также пригодны для этой работы. Этому вопросу я уделю больше внимания, когда буду рассказывать о постройке субмарин во время войны.

А пока вернусь к событиям августа 1939 года. Все шло совсем не так, как я предвидел. Надежда, выраженная в моей докладной записке от 28 августа (после отмены 25 августа атаки на Польшу), что войны не будет, оказалась иллюзорной. 1 сентября начался военный конфликт с Польшей. А 3 сентября Великобритания и Франция объявили нам войну. Наш флот больше всего напоминал туловище без конечностей. Подводный флот насчитывал 46 готовых к действию субмарин, что было удивительно высокой долей от общего количества подлодок в эксплуатации – 56. Однако из упомянутых 46 субмарин только 22 были пригодны для операций в Атлантике. Остальные 250-тонные подводные лодки из-за малой дальности плавания могли использоваться только в Северном море. Это означало, что одновременно в Атлантике может находиться не более 5–7 подводных лодок. Горькая правда заключается в том, что это число позднее еще более снизилось. Иногда в Атлантике находилось только две наши лодки.

Но и это было еще не все. Мне пришлось примириться с фактом, что и это жалкое количество будет постепенно уменьшаться, поскольку я не имел оснований ждать поступления новых подлодок вместо неизбежных потерь. Теперь нам предстояло дорого заплатить за период бездействия в части строительства новых субмарин и неправильное распределение тоннажа, выделенного нам англо-германским морским соглашением, которое мы произвели в 1938–1939 годах. В общем, в начале войны мы имели только 56 подводных лодок, принятых в эксплуатацию. Мы бы могли иметь на 16 единиц, способных выходить в Атлантику, больше, если бы руководствовались цифрой 45 % от британского подводного тоннажа, что могли сделать по соглашению. В довершение ко всему нам предстояло смириться с фактом, что мы еще не достигли даже нижней границы допустимой мощи подводного флота. К ней мы приблизились только в феврале 1941 года, когда общее число действующих подлодок увеличилось до 22.

В истории известно немного случаев, когда страна, вступая в войну, имеет какую-то часть своих вооруженных сил настолько слабую. Нам попросту нечего было противопоставить противнику. Булавочными уколами невозможно повлиять на великую империю и одну из главных в мире морских держав.

Если бы речь шла только о слабости нашего военно-морского флота, тогда войны в 1939 году следовало избегать любой ценой. Можно ли было, с ростом военно-морской мощи Германии, избегать войны в течение длительного времени, сказать не может никто. Лично я не верю в такую возможность. Если до 1914 года противник считал существование маленького немецкого государства неприемлемым, вряд ли можно было ожидать, что теперь он смирится с существованием великой Германской империи.² Поэтому, раз уж мы считали вооруженное противостояние между Германией и Великобританией неизбежным, было жизненно

² Под маленьким немецким государством понимается Германская империя 1871–1914 годов без Австрии. Великая Германская империя включает Австрию тоже.

важно последовательно проводить логичную политику на укрепление военно-морских сил. Но наши правители не смогли верно оценить ситуацию.

Главкомандующий ВМС радовал нас только торжественными предостережениями. Но он придерживался инструкций свыше, которые в конечном итоге и привели к самым трагичным моментам в военной истории.

Когда началась война, главнокомандующий немедленно отдал приказ отложить все работы по строительству больших кораблей, предусмотренные в плане Z, которые еще не начаты, и развернуть постройку субмарин в количестве и по типам, указанным мною в служебной записке по итогам учений 1938–1939 годов.

К тому времени уже никто не сомневался, что постройка максимально возможного числа субмарин является нашей насущной задачей, решению которой следует посвятить все наши силы и энергию. Было жизненно необходимо, чтобы это стало основным направлением судостроительной политики.

Я занимался подготовкой подводников начиная с 1935 года, но теперь, в тот самый момент, когда моим людям предстояло показать на практике, чего они стоят, почувствовал, что обязан их покинуть. Я знал, что обязан обратиться к главнокомандующему с просьбой поручить мне самое ответственное из всех существовавших в то время на флоте заданий – строительство новых субмарин. Решение мне далось нелегко. Я был предан телом и душой флоту и людям, пользовался их уважением и доверием. Когда на одном из совещаний в штабе руководитель организационного отдела фон Фридебург и руководитель оперативного отдела Годт предложили мне сделать этот шаг ради общих интересов, я ответил: «Нельзя лишать отряд командира как раз в тот момент, когда он должен доказать, на что способен». Однако я понимал, что они были правы, и в конце концов неохотно согласился.

9 сентября 1939 года я внес в журнал боевых действий командования подводным флотом следующую запись:

«Я принял решение. Мой долг – заняться программой строительства подводных лодок в качестве ее генерального директора или на какой-нибудь другой должности в военно-морском командовании. В принципе, конечно, неправильно менять командира подразделения, который занимался обучением личного состава с самого начала, который знает возможности каждого офицера и членов команд и пользуется их доверием, накануне решающих событий. Если что-то пойдет не так, вполне могут возникнуть ситуации, когда понадобится именно он, самый опытный офицер флотилии, чтобы поддержать своих людей. Но с другой стороны, если мы в кратчайший срок не решим задачу создания многочисленного и мощного подводного флота, эффективность существующих подразделений может снизиться до такой степени, что даже присутствие командира не поможет.

По этой причине задача надзора за расширением подводного флота должна рассматриваться как одна из самых важных, а значит, есть смысл доверить ее самому опытному офицеру, который уже давно прошел период проб и ошибок и теперь точно знает, что делать».

Все это я изложил письменно и передал свое обращение в вышестоящие инстанции.

Однако 5 сентября начальник штаба ВМФ контр-адмирал Шнивинд сообщил, что главнокомандующий отказался санкционировать мой перевод, поскольку, по его мнению, офицера, командующего подводным флотом, нельзя разделять со своими боевыми силами. Он также передал решение главнокомандующего о том, что директорат, занимающийся постройкой подлодок, который как раз создается при военно-морском командовании, будет по всем практическим вопросам обращаться к командующему подводным флотом. Причем последний будет формулировать свои требования, а директорат будет обязан их выполнять.

На это я мог возразить лишь одно: по моему мнению, было невозможно осуществлять эффективный контроль и управление снизу. Действенный контроль может осуществляться только сверху, иными словами, из Берлина, где располагалось военно-морское командование.

Дальнейшие события полностью подтвердили мою правоту. Но они же ясно показали, что главнокомандующий тоже был прав, отвергнув мое новое назначение. Мое присутствие на месте оказалось чрезвычайно важным хотя бы потому, что люди мне полностью доверяли. Авторитет командира, личный контакт и уверенность друг в друге на войне дорогого стоят.

Чем сложнее задачи, тем сильнее должно быть взаимное доверие. В свою очередь, чем сильнее решимость боевого подразделения и готовность людей к самопожертвованию, тем выше боевая мощь. Здесь одного только профессионализма недостаточно. Во время войны каждый боец ежеминутно рискует жизнью. А где взять силы, чтобы достойно принять вызов и, если потребуется, встретиться со смертью? Поэтому так важно поддерживать высокий моральный дух в войсках.

Подчинившись решению главнокомандующего, я остался на своем месте – командовать операциями подводного флота. А вопросы строительства подлодок сосредоточились в руках военно-морского командования.

Международный военный трибунал в Нюрнберге признал меня невиновным в планировании агрессивной войны. Так что даже в Нюрнберге я не был назван в числе ответственных за начало войны. Хотя, с другой стороны, вынесенный приговор (тюремное заключение) обосновывался (среди других оснований) тем, что «подводные лодки, которых в то время было очень немного, были полностью готовы к ведению военных действий».

И хотя еще ни один солдат ни одной национальности не был наказан за то, что в мирное время занимался обучением войск, в результате которого они подготовились к войне, – ведь это было его первейшей обязанностью по отношению к своей стране и правительству, – тем не менее на Нюрнбергском процессе прозвучала правда: немецкие подводные лодки, насколько это было в человеческих силах, были хорошо подготовлены к начавшейся войне. Их действия в первые месяцы войны – блестящее тому подтверждение.

6. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАЧИНАЕТСЯ. СЕНТЯБРЬ 1939 ГОДА – МАРТ 1940 ГОДА

Что такое агрессивная война. – Нюрнберг, положения Лондонского соглашения по подводному флоту и призового права. – Противостояние начинается. – Атаки на суда, идущие независимо. – Ограничения действий подводных лодок против торговых и пассажирских судов, судов нейтральных стран и Франции. – Ликвидация всех ограничений. – Нападения на конвои. – Судоходство в Гибралтаре. – Управление подводными лодками. – Подлодки в роли минных заградителей. – Скапа-Флоу. – Оперативное значение подводных лодок

3 сентября 1939 года Великобритания объявила нам войну. Ровно в 13.30 на флоте был получен приказ военно-морского командования: «С настоящего момента начинайте военные действия против Великобритании». В тот же день командующий группой ВМС «Запад» адмирал Заальвахтер, командующий флотом адмирал Бем и я собрались на совещание. Встреча проходила в помещении радиостанции «Нойенде» недалеко от Вильгельмсхафена. Разговор получился тяжелый и безрадостный. Мы все хорошо знали, что значит находиться в состоянии войны с Великобританией, господство на море которой до сих пор никому не удавалось подвергнуть сомнению. Конечно, ей требовалось некоторое время, чтобы развернуться, но зато потом эффективность ее военно-морских сил неизменно оказывалась на самом высоком уровне. Адмирал Бем не стеснялся в выражениях, описывая тяжесть нашего положения.

4 сентября началась первая воздушная атака англичан на шлюзы Вильгельмсхафена и стоящие в гавани военные корабли. Самолеты противника летели низко и атаковали с большим мастерством, однако особых успехов не достигли. Мы наблюдали за атакой с плавбазы, стоящей в Вильгельмсхафене. Все офицеры не скрывали своей радости по поводу хорошей организации нашей противовоздушной обороны. Когда бомбежка закончилась, я изложил собравшимся свои взгляды на предстоящую войну: «К этой войне необходимо отнестись со всей серьезностью. Не стоит испытывать на ее счет напрасных иллюзий. Она вполне может продлиться семь лет, и, возможно, все мы будем счастливы, когда начнутся переговоры о мире». Мои офицеры были удивлены столь проникновенной речью, но, как впоследствии выяснилось, запомнили ее надолго.

Должен признать, что подавляющее большинство офицеров военно-морского флота не имели обыкновения тешить себя иллюзиями, тем более по такому серьезному поводу. Лично я, будучи солдатом, считал, что обязан сделать все от меня зависящее, чтобы обеспечить нашу победу. Только такая реакция допустима для настоящего солдата. Любой, кто в подобной ситуации ожидает от вооруженных сил чего-то, кроме безусловного подчинения, подвергает сомнению основы военной службы и подвергает безопасности собственную страну.

В Нюрнбергском статуте 1945 года даже участие солдата в агрессивной войне стало считаться наказуемым деянием. В Нюрнберге этот новый юридический принцип даже получил обратную силу. Это значит, что он мог применяться по отношению к действиям, совершенным ранее, то есть в то время, когда подобные преступления не предусматривались ни национальными, ни международными законами. В качестве оправдания введения нового

юридического принципа было сказано, что это шаг вперед, который все равно придется когда-нибудь сделать, лучше сделать это сразу же и начать его применять, чтобы показать пример, даже если для этого его придется применять к деяниям, совершенным в прошлом. Зато в будущем все будет хорошо.

Является ли война агрессивной или нет, вопрос сугубо политический. Политики любой и каждой страны должны будут найти доказательства агрессивности своего противника или же наличия угрозы для себя, вынуждающей к самозащите. Но даже в политической сфере будет достаточно сложно однозначно определить, кто есть настоящий агрессор. Но если участие солдата в агрессивной войне действительно будет рассматриваться международными законами в качестве наказуемого деяния, тогда каждому солдату в каждой стране должно предоставляться право в начале войны потребовать от правительства оправдания своим действиям, а также получения доступа ко всем политическим документам, повлиявшим на начало войны. Если в результате при определенных обстоятельствах этот солдат может подвергнуться наказанию, он, безусловно, должен иметь право решить для себя, в какой войне он участвует – агрессивной войне или нет. А до этого от него нельзя требовать подчинения приказам и участия в сражениях.

Простые логические выводы демонстрируют невозможность применения уголовных законов, закрепленных в Нюрнбергском статуте. Поэтому народы всего мира с тех самых пор всячески стараются его избегать. О нем не вспоминали ни во время корейской войны, ни после франко-британских военных операций в зоне Суэцкого канала. Даже наоборот, во время суэцкого конфликта один британский солдат, отказавшийся подчиниться приказу, предстал перед трибуналом и был наказан – вопиющее неуважение к Нюрнбергскому статуту!

В конце Второй мировой войны державы-победительницы воздержались от применения этого закона, который, имея он обратную силу, потребовал бы сурового наказания многих миллионов немецких солдат. Однако они сделали исключение для автора этой книги, потому что «он был не просто армейским или дивизионным командиром», а «основные потери, понесенные на море, были вызваны действиями именно подводных лодок».

Я привел кажущиеся абсурдными нюрнбергские юридические принципы и юридические «находки» лишь для того, чтобы подчеркнуть следующее. Любой военнослужащий, получающий от своего правительства приказ: «Объявлена война, теперь ты должен сражаться!» – обязан этот приказ выполнить. Ведь именно государство управляет своими вооруженными силами. Каждый солдат, не выполнивший приказа, автоматически становится виновным. Поэтому вполне закономерно наличие в уголовных кодексах разных стран статей, наказывающих за невыполнение приказа военнослужащими, причем во время войны наказание должно быть еще более суровым.

Однако это означает, что не существует никакой моральной основы для нюрнбергских решений, наказывавших солдат за деяния, которые в момент их совершения не являлись наказуемыми. Более того, если бы солдаты не произвели действия, за которые впоследствии были наказаны в Нюрнберге, они по законам войны также понесли бы наказание, возможно, еще более суровое.

Как бы там ни было, в начале военного конфликта у меня не было других мыслей и желаний, кроме стремления как можно лучше выполнить мой долг. Я думал только о том, чтобы с максимальной эффективностью решить поставленные передо мной задачи, причем теми скудными силами, которые находились в моем распоряжении.

Я подчинялся военно-морскому командованию, которое давало мне инструкции, касающиеся общих вопросов ведения военных действий. В начале войны, когда мои подлодки еще действовали в Северном море, офицер, командовавший группой ВМС «Запад», под-

чинявшийся военно-морскому командованию и отвечавший за операции в Северном море, также имел право отдавать мне приказы, касающиеся действий подводных лодок.

Что касается противника, предполагалось, что в самом начале войны в течение некоторого времени торговые суда будут следовать независимо. Дело в том, что введение конвойной системы – процесс длительный и должен выполняться поэтапно. Суда же нейтральных стран будут определенно идти независимо. Следовало ожидать, что англичане организуют наблюдение за немецкими подлодками в Северном море и в районе западнее Британских островов, причем со временем постараются расширить район наблюдения как можно дальше на запад. С выполнением такой задачи лучше всего могла справиться авиация. Мы не ожидали многого от патрулирования легких военных кораблей – вероятнее всего, оно могло быть организовано только в районе портов и в прибрежных водах, где судоходство наиболее напряженное. Конвои, когда они пойдут, будут охраняться линейными кораблями, эсминцами, вооруженными траулерами, фрегатами и т. д., а в прибрежных водах еще и авиацией.

Подводным лодкам предстояло вести войну в соответствии с положениями призового права. Они были теми же, что содержались в Лондонском соглашении по подводному флоту 1936 года. Иными словами, подводная лодка должна была вести себя, как надводный корабль. Независимо от того, имеет торговое судно вооружение или нет, прежде чем остановить его и подвергнуть досмотру, субмарине предстояло всплыть. Если по условиям призового права исходя из национальности судна и перевозимого им груза подлодка могла его потопить, прежде всего ей надлежало обеспечить безопасность команды, причем в открытом море спасательные шлюпки не считались достаточным для этого средством.

По закону подводные лодки освобождались от обязанности предварительного досмотра в следующих случаях:

- 1) если торговые суда следовали под охраной военных кораблей или авиации противника. «Тот, кто принимает вооруженную помощь одной стороны, может ожидать применения оружия другой стороной»;

- 2) если торговые суда принимают участие в сражении или не подчиняются требованию остановки для досмотра;

- 3) если есть основания считать транспорты принадлежащими вооруженным силам.

Оперативные приказы, полученные командирами подлодок в начале войны, были составлены в строгом соответствии с упомянутыми выше принципами. Наша задача заключалась в организации максимально эффективного использования тех немногих подводных лодок, которые были в нашем распоряжении, не забывая о положениях призового права и о наиболее вероятном расположении сил противника. Ее можно было решить, во-первых, *атакуя суда, следующие независимо.*

Для этой цели подлодкам были выделены оперативные зоны к западу от Ирландии и Великобритании. Поскольку операции против этих судов должны были выполняться тоже в соответствии с действующими законами, оперативные зоны располагались на некотором удалении от побережья в западном направлении, чтобы к тому же максимально обезопасить подлодки от обнаружения патрульной авиацией берегового базирования.

Немецкие подлодки также действовали в Северном море, где ходили в основном суда нейтральных стран. Нейтральные суда шли из Скандинавии или из Бергена через Северное море к восточному побережью Великобритании.

В ходе операций мы обнаружили, что противник приложил максимум усилий, чтобы сделать действия наших лодок в соответствии с призовым правом невозможными. В первую очередь следует упомянуть следующие мероприятия:

1. Противник организовал воздушную разведку на обширной территории, простирающейся в западном направлении в Атлантику далеко за пределы прибрежных вод. Адмиралтейство поставило там авианосцы, чтобы обезопасить район от немецких подводных лодок

с помощью воздушного патрулирования. Постоянная угроза воздушной атаки в открытом море поставила подводные лодки, ведущие операции против торгового судоходства, в крайне невыгодное положение. 17 сентября 1939 года с подводной лодки «U-39» командира Глаттеса заметили авианосец «Арк Ройял», патрулировавший свой район, и атаковали его. Было выпущено три торпеды, но все взорвались преждевременно – близко к кораблю, но не под ним, как должны были, ликвидировав тем самым все шансы на успех. Более того, по расположению фонтанов воды, поднятых взорвавшимися торпедами, охраняющие авианосец эсминцы обнаружили подлодку и уничтожили ее. Команда была спасена.

19 сентября подлодка «U-29» командира Шугара атаковала авианосец «Смелый». На этот раз нам повезло больше. Торпеды взорвались в нужном месте, и авианосец затонул.

После этих случаев британское адмиралтейство решило, что патрулирование этих вод авианосцами является слишком рискованным мероприятием, и вывело эти корабли с Атлантики, чем несколько облегчило наше положение.

2. Очень скоро командиры подводных лодок начали сообщать о том, что моряки торговых судов выходят в эфир, как только заметят подводную лодку. Они передают сигнал SSS и свои координаты. После этого на сцене обычно появляются британский военный корабль или самолет и вынуждают подводную лодку погрузиться, тем самым прекращая ее вполне законные действия по отношению к торговому судну. Идентичность сигналов (все суда передавали SSS вместо SOS) не оставила у нас сомнений в том, что это делалось по указанию адмиралтейства, включившего таким образом свои торговые суда в разведывательную сеть. Это противоречило положениям Лондонского соглашения по торговому флоту, запрещавшим торговым морским судам каким бы то ни было способом участвовать в военных операциях. Несколько позже к нам попала копия инструкций адмиралтейства, выпущенных в 1938 году, подтвердившая наши догадки.

3. 6 сентября 1939 года подводная лодка «U-38» впервые была обстреляна с торгового судна. А двумя неделями позже британское министерство информации официально заявило о том, что одно из торговых судов вступило в бой и заставило немецкую подводную лодку уйти. Заявление было составлено в таких выражениях, что не приходилось сомневаться: все должны следовать этому примеру мужественных британских моряков. 27 сентября Уинстон Черчилль, первый лорд адмиралтейства, объявил об установке палубных орудий на все британские торговые суда. Эта мера была названа им вынужденной из-за участившихся случаев нападения немецких подводных лодок. Таким образом, было официально подтверждено, что отдельные обнаруженные нами случаи наличия на британских торговых судах орудий на самом деле были первыми ласточками в начавшемся процессе всеобщего вооружения британского торгового флота. В радиопередаче 1 октября 1939 года лорды адмиралтейства призвали всех британских торговых моряков таранить немецкие субмарины.

Вскоре после этого мы узнали, что нейтралы пошли по тому же пути.

С подводной лодки «U-3», находящейся в Северном море, сообщили: «Шведское судно „Ган“ остановлено ночью при ярком лунном свете. Капитан поднялся на борт. Документы неудовлетворительны. Обнаружено 36 тонн взрывчатки, согласно бумагам принадлежащих бельгийскому военному министерству. Пароход находился на курсе 280 в 15 милях к югу от Нейса. Пока призовая партия выполняла свои обязанности, пароход неожиданно на полной скорости пошел на таран. Только благодаря умелым действиям командира подлодки от столкновения удалось уклониться. Пароход потоплен».

4. Как правило, торговые суда, так же как все военные корабли, шли без огней. Ночью, когда с подлодки замечали расплывчатый темный силуэт, было почти невозможно определить, что это – вспомогательный крейсер или же мирный купец. Чтобы разглядеть детали, лодке приходилось подходить на опасно близкое расстояние. Если после этого с лодки подавался световой сигнал остановиться или использовались прожектора, слепящий свет снижал

ее собственную боеготовность и к тому же демаскировал ее местонахождение, которое становилось известно любому находящемуся поблизости кораблю. А если неподалеку оказывался военный корабль и «судно-ловушка», у подлодки появлялись все шансы быть немедленно уничтоженной.

Ко всем перечисленным препятствиям, созданным противником, не дававшим нам вести войну против торгового судоходства согласно международным законам, добавилось еще одно, на этот раз созданное нами. Оно появилось из-за прискорбного случая, происшедшего сразу же после объявления войны. 4 сентября 1939 года подлодка «U-30» потопила британский лайнер «Атения». Судно шло без огней, необычным курсом и на зигзаге. Из этого командир подводной лодки сделал вывод, что оно является вспомогательным крейсером, и потопил лайнер. В тот же вечер все подлодки получили следующий приказ: «В соответствии с приказом фюрера до дальнейших распоряжений не предпринимать враждебных действий против пассажирских судов, даже если они следуют с эскортом».

Этим приказом пассажирские суда были выделены в отдельную категорию, поскольку по международным законам, если пассажирский лайнер следует под эскортом, его вполне можно потопить.

Кроме того, появились приказы, предписывающие командам подлодок обеспечить особое отношение к французским судам. 3 сентября на все подлодки был отправлен приказ следующего содержания: «С 17.00 сегодня Франция находится в состоянии войны с Германией. Не предпринимать никаких действий, кроме оборонительных. Сказанное относится как к военным, так и к торговым судам».

6 сентября было получено дополнение: «Ситуация с Францией пока не прояснилась. Наши действия, включая направленные против торгового судоходства, должны ограничиваться только самообороной. Суда, идентифицированные как французские, не останавливать. Избегать любых столкновений с ними».

Это означало, что к французским судам следовало относиться даже лучше, чем к судам нейтральных стран, поскольку последние можно было останавливать, досматривать, а при обнаружении запрещенных грузов захватывать или топить. Теперь, прежде чем остановить судно, командир подлодки должен был удостовериться, что оно не французское. Это было достаточно трудно, часто невозможно, а уж ночью и вовсе невыполнимо.

Все эти приказы сильно ограничивали возможности подводников, предъявляли чрезвычайно высокие требования к наблюдательности и общему уровню подготовки офицерского состава, отягощали их грузом ответственности. Зачастую они увеличивали опасности, которым подвергалась подлодка. Необходимость точной идентификации вынуждала значительно чаще, чем хотелось бы, идти днем с поднятым перископом, что вполне могло привести к обнаружению подлодки. Ночью по этой же причине лодка должна была подойти к неопознанному судну на расстояние опасной близости и часто откладывать атаку, несмотря на возможность неожиданных изменений ситуации, что могло потребовать немедленных действий.

Упомянутые выше приказы исходили лично от Гитлера. Он стремился предоставить право начала военных действий противнику и все еще надеялся избежать масштабной войны, в особенности с Францией, несмотря на формальное объявление последней войны Германии. И только в конце сентября, когда надежд на благоприятное развитие событий уже не осталось, были отменены все ограничения на операции против французских судов.

Немецкое военно-морское командование реагировало очень осторожно на описанные мною выше меры, принятые Великобританией и шедшие вразрез с Лондонским соглашением по подводному флоту. Медленно и поэтапно отменялись ограничения на действия подводных лодок. Последовала целая серия приказов. Вначале было разрешено открывать огонь по судам, использовавшим радиосвязь, идущим без огней и имеющим палубное вооружение.

А после выдачи британским адмиралтейством своим судам инструкций таранить немецкие подводные лодки уже было дано разрешение атаковать все суда, идентифицированные как враждебные, и были названы морские районы, которые будут считаться зонами боевых действий. Последние на первых порах были довольно ограниченными, но с 17 августа 1940 года все моря вокруг Британских островов стали считаться зоной боевых действий, в которой можно атаковать без предварительного предупреждения.

Значит, на мой взгляд, можно считать установленным фактом, что с начала военной кампании немецкое военно-морское командование неукоснительно придерживалось международных законов, содержащихся в Лондонском соглашении по подводному флоту. И только постепенно, в ответ на нарушения, допущенные противником, мы начали отклоняться в сторону и в конце концов достигли стадии, что было неизбежно, когда Лондонское соглашение было забыто.

Все приказы и распоряжения, касающиеся операций подводных лодок в войне против торгового судоходства, были, ввиду своей политической значимости, предметом совместных консультаций военно-морского командования, министерства иностранных дел и правительства. Они явились результатом политических реалий, в отличие от соответствующих инструкций, даваемых своим подводникам англичанами и американцами. Например, в начале 1940 года Черчилль приказал британским субмаринам, действующим в проливе Скагеррак, в течение дня атаковать немецкие суда, а ночью – все суда без предупреждения. Этот приказ был гораздо более откровенным, чем все немецкие, поскольку означал, что в этих водах все суда нейтральных стран, причем следующие с полными огнями, также будут потоплены британскими субмаринами.³

Таким же образом после начала войны с Японией 7 декабря 1941 года Соединенные Штаты сразу же объявили весь Тихий океан театром военных действий и начали вести там неограниченную подводную войну. При этом американцев не слишком беспокоили ни политические, ни какие бы то ни было другие соображения.

На Нюрнбергском процессе главнокомандующий американскими военно-морскими силами на Тихом океане адмирал Нимиц был вполне честен. Выступая 11 мая 1946 года в качестве свидетеля, он заявил: «В интересах борьбы с Японией Тихий океан был провозглашен зоной боевых действий. 7 декабря 1941 года начальник штаба ВМФ объявил о начале неограниченной подводной войны против японцев».

Являясь офицером, командующим боевым подразделением, я регулярно получал приказы командования ВМС, разъясняющие мне, как должна вестись подводная война с точки зрения политики. Ставшее результатом этого процесса поэтапное освобождение от обязательств, предусмотренных Лондонским соглашением по подводному флоту, полностью совпадало с моими собственными желаниями и предложениями. Я более, чем кто-либо, стремился избавиться от этих обязательств, поскольку несоблюдение их противником подвергало дополнительной опасности мои подводные лодки.

Тем не менее независимо от моих личных взглядов на этот вопрос я, как человек военный, был обязан подчиняться приказам командования. И все же на Нюрнбергском процессе первичная ответственность за методы, которыми, согласно приказам, велась подводная война, была возложена именно на командование подводного флота.

Принимая во внимание инструкции, полученные британскими торговыми судами еще до начала войны и лишавшие их статуса торговых, а также инструкции по ведению операций подводных лодок во время войны, изданные англичанами и американцами, международный военный трибунал отверг предъявленные мне обвинения, вытекающие из способа ведения Германией подводных операций.

³ Заявление У. Черчилля в палате общин 8 мая 1940 года.

В период с 3 сентября 1939 года до 28 февраля 1940 года немецкий подводный флот, действуя в соответствии с положениями призового права и на основе периодически издаваемых вспомогательных приказов, потопил 199 судов общим брутто-регистрационным тоннажем 701 985 тонн (Роскилл. Т. 1. С. 615).

Во-вторых, задачу максимально эффективного использования подводных лодок в начале войны можно было решить путем неограниченных атак на конвои торговых судов.

Именно здесь, если судить по итогам учений, проведенных в мирное время, нас должен был ждать главный успех. Поэтому в первые месяцы войны я делал постоянные попытки сформировать группы подлодок, которые могли бы нападать на конвои, используя отработанную нами ранее тактику. В качестве меры предосторожности, когда в августе 1939 года подлодки вышли в Атлантику, я отправил в море также командиров 2-й и 6-й флотилий, которые должны были руководить на месте тактикой «волчьих стай», если, конечно, появится шанс ее применить.

На практике все сложилось не так, как я ожидал. В первой половине октября мы ожидали приема в эксплуатацию девяти новых субмарин. Наконец-то, думал я, мы получим шанс, о котором мечтали с начала войны.

1 октября 1939 года я записал в журнале командования подводным флотом:

«Отличительной чертой нашего сегодняшнего положения является нехватка подводных лодок. Учитывая ведение противником конвойной системы, я не считаю правильным распылять лодки на большом пространстве. Наша цель – обнаружить конвой и уничтожить его посредством атаки группы подводных лодок. Но обнаружить конвой в открытом море весьма непросто. Поэтому наши операции должны проводиться в тех районах, где сходятся и пересекаются морские торговые пути противника, а именно – юго-западнее Англии и вблизи Гибралтара.

Английское побережье располагается достаточно близко – это преимущество. Однако в прибрежных районах система разведки и патрулирования налажена очень хорошо, для этого существует большое число наземных баз. Да и в это время года ожидается неблагоприятная погода. Гибралтар далеко – это очевидный недостаток. Между тем по дороге туда мы будем пересекать многочисленные торговые пути, поэтому сможем начать действовать и добиться успеха, еще не добравшись до цели. Неоспоримое преимущество Гибралтара заключается в том, что через него проходит очень много торговых путей. Да и погодные условия здесь обычно лучше, чем в северных водах. Что же касается разведки, которая может вестись только непосредственно из Гибралтара и из Касабланки, судя по имеющейся у нас обрывочной информации, она в основном сосредоточена на самом проливе.

Я решил действовать против торгового судоходства в Гибралтаре.

Способ действий. Чем большей концентрации сил и внезапности мы сумеем добиться, тем полнее будет успех. Подготовка к выходу в море у всех занимает разное время. Поэтому субмарины выйдут в море не одновременно и направятся в район, расположенный к юго-западу от Ирландии – именно там находится наш самый выгодный театр военных действий. Прибыв на место, субмарины будут ожидать приказа командования подводного флота, который поступит, когда сложится благоприятная обстановка. Командиром атлантической группы будет капитан-лейтенант Хартман, он и будет руководить действиями против конвоев, если появится такая возможность. Если, по его мнению, достичь успеха в Гибралтаре не удастся, он сможет проследовать в другой район, расположенный вдоль испано-португальского побережья. Новую позицию он выберет по собственному усмотрению, исходя из возможности нападения на вражеские конвои, следующие на северо-запад или обратно».

Однако моим надеждам не суждено было претвориться в жизнь. Из девяти ожидаемых подлодок готовыми оказались только три, остальные шесть по разным причинам не были

достроены. 17 октября эти три лодки совместно атаковали конвой, в результате чего потопили три и повредили четыре судна. Затем одна лодка вышла из боя, поскольку на ней кончились торпеды. Оставшиеся две не сумели удержать контакт с конвоем, имевшим сильное воздушное прикрытие.

Нечто подобное произошло и во второй половине октября, затем в начале ноября. Каждый раз число подводных лодок оказывалось недостаточным, чтобы обнаружить конвой в открытом море и произвести на него совместную атаку. По моему мнению, события ясно доказывали, что мы имеем слишком мало субмарин и поэтому не можем должным образом сосредоточить свои силы. Тогда я принял решение каждую новую лодку отправлять в Атлантику поодиночке – все равно ничего другого нельзя было придумать. Только летом 1940 года мы смогли снова вернуться к тактике «волчьих стай». И сразу же достигли значительного успеха. В октябре 1940 года, к примеру, было потоплено 38 судов из трех разных конвоев, причем в течение всего лишь двух дней.

Между тем успехи, достигнутые подводными лодками, действовавшими против конвоев к западу от Гибралтара в октябре 1939 года, причем крайне малыми силами, наглядно показали, что субмарины можно с успехом использовать против конвоев. Во время этих первых операций был выявлен еще один важный момент, а именно: тактическое руководство атакой далеко не всегда может осуществляться командиром, находящимся в одной из подлодок в море, да это и не нужно. Чтобы все время оставаться на поверхности и руководить атакой на конвой, командиру группы приходится держаться достаточно далеко от него, чтобы не оказаться в пределах досягаемости авиации прикрытия. Но при этом офицер не видит конвой, не может наблюдать за развитием событий, то есть не имеет информации для принятия решений. Если же он приближается к цели, то должен соблюдать общие для всех меры предосторожности. И еще одно: при такой острой нехватке субмарин мы не могли себе позволить выделять одну из них специально для командных целей, если это не является решающим условием достижения успеха. Между прочим, опытных офицеров-подводников у нас тоже было немного, и каждый был необходим на базе, чтобы готовить новые лодки и команды к выходу в море.

Приняв решение о ненужности тактического командования в море, мы пришли к выводу, что я сам вполне могу руководить всей операцией против конвоя из штаба на берегу. Мои первоочередные функции заключались в следующем: передать на подлодки, находящиеся в море, всю информацию о противнике, которую я получал из разных разведывательных источников, исправлять или уточнять любую неверную или неточную информацию, посланную с подлодок, отдавать приказы отдельным лодкам или группам, координировать действия по поддержанию контакта с целью, принимать решение, если контакт с противником потерян. Таким образом, мое управление продолжалось до того момента, когда начиналась атака. В процессе атаки каждый командир действовал независимо, и от инициативности, упорства и решительности каждого зависел успех операции, к которой я их вел. Бремя сражения лежало на командирах и командах подлодок, им же доставались лавры победителей.

Мое понимание ситуации и способность чувствовать, как обстоят дела в далекой Атлантике, оказались даже большими, чем я надеялся. После каждой операции я имел длительные беседы с каждым капитаном, который докладывал мне о походе лично и максимально подробно. Эти доклады, а также специальная информация, сообщаемая командирами штабным работникам, так же как и записи в корабельных журналах, помогали создать полную и достоверную картину происходивших в море событий. Во время операции против конвоя сводки погоды и радиосообщения от участвующих в атаке подлодок позволяли командованию на берегу иметь полное представление о диспозиции противника и о последовательности развития событий. Если, как иногда случалась, картина происходящего казалась

мне недостаточно полной, я всегда запрашивал по радио дополнительную информацию и, как правило, в течение получаса получал ответ. Если же ситуация требовала от меня принятия решения, для которого требовалось точное знание конкретных обстоятельств, я обычно лично разговаривал (используя шифр) с одним из командиров, которого предварительно уведомлял по радио о точном времени вызова. Так я получал всю недостающую информацию. Однако процедура такой «личной» беседы была весьма сложна, поэтому я прибегал к ней лишь в редких случаях.

Мы всегда заботились о том, чтобы оперативные работники штаба, руководившие операциями против конвоев противника, были подводниками, имевшими боевой опыт и лично принимавшими участие в нападениях на конвои. Ёрн и Хеслер, а также Шнее, длительное время работавшие в штабе командования подводного флота, были весьма квалифицированными специалистами в этом отношении. А в лице начальника штаба Годта мы имели воистину бесценного помощника, всегда спокойно и безошибочно оценивавшего любую ситуацию.

Таким образом, мы делали все, что было в человеческих силах, чтобы обеспечить единство мыслей и действий командиров подлодок в море и штабных офицеров на берегу.

Решению наших задач в немалой степени способствовала *установка мин с подводных лодок*.

В начале войны из-за ограничений, наложенных на действия наших субмарин, а также из-за их малочисленности я не считал, что наши шансы достичь успеха в войне против торгового судоходства высоки. Тем не менее я стремился, насколько это представлялось возможным, нанести ущерб противнику в его собственных территориальных водах, то есть в пределах трехмильной зоны, а также вблизи портов и пунктов зарождения грузопотоков. Для этой цели подходили два типа донных мин: ТМВ, содержащие 800–1000 фунтов взрывчатых веществ и используемые на глубине 12–15 саженей, а с начала 1940 года и ТМС, содержащие 2000 фунтов взрывчатки и устанавливаемые на глубине до 20 саженей. Эти мины детонировали при воздействии магнитного поля судна, проходящего над ним. Они были высокоэффективны и являлись выдающимся достижением штата инспекторов по минам и обороне гаваней под руководством вице-адмирала Ротера.

Установка мин в территориальных водах без предварительного уведомления допускается международным законодательством. А операции в непосредственной близости от портов также увеличивают шансы торпедных атак на военные корабли противника.

Использование подводных лодок для создания минных заграждений на подходах к портам и пунктам зарождения или схождения грузопотоков, то есть на мелководье, в условиях сильных приливно-отливных течений, а также в непосредственной близости от вражеских патрульных кораблей требовало от подводников немалого мужества и большого опыта. Как выяснилось, этих качеств у них было в избытке.

На первом этапе идея возможности действовать, можно сказать, в «пасти тигра» оказалась чрезвычайно опасным предприятием, если не сказать большего – авантюрой. Оперативные приказы по этому вопросу, составленные мною еще в мирное время как часть мобилизационного плана, большинство командиров считали чрезвычайно сложными для выполнения, а многие и вообще невозможными. В действительности все мои предложения оказались вполне реальными. Да и в первые месяцы войны оборонительные мероприятия противника еще не были завершены.

Мы провели 34 операции по установке мин в территориальных водах противника. За исключением двух случаев (один произошел в реке Клайд, другой – на подходах к Дувру, когда две лодки «U-16» и «U-33» были потеряны), все участвовавшие в них субмарины благополучно вернулись на базы. Люди искренне гордились своей удачей.

Минные операции в Северном море выполнялись 250-тонными субмаринами, которые благодаря своим небольшим размерам идеально подходили для этой цели.

До 1 марта 1940 года мины были установлены в следующих районах:

западное побережье Британии: Лох-Ю, Клайд, Ливерпуль, Суонси, Бристольский залив;

побережье Английского канала: Фалмут, Портленд, Веймут, Портсмут, Дувр;

восточное побережье: Инвергордон, Данди, Ферт-оф-Форт, Блайт, Ньюкасл, Хартлпул, Иннер-Дайсинг, Ньюарк, Кросс-Сэнд, Лоустоф, Орфорд-несс, Данджнесс, Кромарти, Грейт-Ярмут, Хуфден (немецкое название нижней части Северного моря, южнее линии Гелдер – Норфолк), Форленд, Норт-Хиндер, Фламборо (см. карту 1).

Судя по сообщениям, появившимся сразу после установки минных полей, у нас создалось впечатление, что успех достигнут весьма внушительный. К примеру, адмиралтейство объявило о наличии многочисленных опасных зон в районе Ливерпуля. Объявление было дано всего лишь через несколько часов после того, как подлодка «U-30» (лейтенант Лемп) установила там довольно много мин. Судя по всему, некоторые суда их быстро «обнаружили». В итоге Ливерпуль, самый крупный и стратегически важный порт западного побережья, был на некоторое время закрыт для судоходства – очевидно, это был единственный доступный противнику способ избежать дальнейших потерь.



Карта 1

Также были перехвачены сообщения от тонущих или поврежденных судов, которые показали, что и в других районах наши мины собрали изрядный урожай.

В «Войне на море» Роскилла приведены следующие данные о судах, затонувших на минах до 1 марта 1940 года: всего было потоплено 115 судов общим тоннажем 394 533 тонны (Т. 1. С. 115).

Эти цифры выражают общие потери британского флота на немецких минах. Заслуга в достижении столь внушительного результата принадлежит не только немецким подводным лодкам, но и эсминцам, которые в 1939–1940 годах совершили немало ночных рейдов для установки мин вдоль восточного побережья Великобритании.

Действия подводных лодок в территориальных водах противника также включали операции против военных кораблей. Самой замечательной из них, бесспорно, является проникновение подлодки «U-47» командира Прина в Скапа-Флоу. Тщательная подготовка и блестящее выполнение этой сложнейшей операции, а также ее последствия заслуживают более подробного рассказа.

С самого начала военных действий мне постоянно хотелось организовать операцию, направленную против Скапа-Флоу. Но, помня о двух неудачных попытках, предпринятых во время прошлой войны капитан-лейтенантом фон Хенигом и лейтенантом Эмманом, а

также о больших трудностях, связанных с подобным мероприятием, я на время отказался от этой мысли.

Основные трудности были связаны с необычными течениями, преобладающими в районе Скапа. В Пентленд-Ферт, к примеру, существовало течение скоростью 10 миль в час. А поскольку максимальная скорость лодки составляет только 7 миль в час, она не в состоянии противостоять такому течению, и оно может занести подводную лодку куда угодно. К тому же мы ожидали, что подходы к Скапа-Флоу, одной из главных якорных стоянок британского флота, будут хорошо защищены сетями, минными полями, боновыми заграждениями и охраняться сторожевыми кораблями. Адмиралтейство, имеющее огромный опыт в этом деле, и главнокомандующий флотом метрополии, вероятно, сделали все от них зависящее, чтобы быть полностью уверенными в абсолютной безопасности своих военных кораблей на якорной стоянке.

Принимая во внимание указанные выше соображения, операция против Скапа-Флоу казалась чистой воды авантюрой. Помню, как я однажды в очередной раз сидел за столом, изучая карту Скапа, ничего нового не придумал, вздохнув, оторвался от карты и поднял глаза на присутствовавшего здесь же моего начальника штаба капитан-лейтенанта Ёрна. Встретившись со мной взглядом, он сделал шаг вперед и уверенно заявил, что знает, как проникнуть в заповедную гавань. Эти слова человека, которому я доверял больше, чем кому бы то ни было, заставили меня отбросить все сомнения и приступить к планированию операции. Еще в начале войны я запросил у командования подробный отчет по Скапа-Флоу, составленный на основании имевшейся тогда информации. Помимо других деталей, в нем перечислялись предполагаемые препятствия, преграждающие путь в гавань через различные входы. 11 сентября 1939 года я получил дополнительную информацию в виде данных аэрофотосъемки. Из них стало ясно, что легкие и тяжелые военные корабли располагаются в Скапа, в районе к северу от Флотта, и в проливе между Свита и Риза. В дополнение к этому я получил от командира «U-16» капитан-лейтенанта Вельнера, вернувшегося из похода к Оркнейским островам, очень содержательный отчет, касающийся патрулирования, освещения и преобладающих течений. Он считал, что, если нам повезет застать боновые заграждения открытыми, мы сумеем проникнуть в Скапа-Флоу через Хокса-Саунд. Тогда я запросил у авиации как можно более точные аэрофотоснимки всех сооружений, загораживающих входы в Скапа-Флоу. 26 сентября мною был получен комплект отличных фотографий, после тщательного анализа которых я пришел к следующим выводам:

1. Проникнуть сквозь заграждения Хокса-Саунда вряд ли возможно. Проникновение через Свита-Саунд или Клестром-Саунд абсолютно невозможно и дальнейшему обсуждению не подлежит.

2. Холм-Саунд полностью заблокирован двумя затонувшими торговыми судами, которые лежат поперек канала Керк-Саунд, к северу от них находится третье судно. Южнее до самого Лэмб-Холм располагается узкий канал шириной около 50 футов и глубиной 3,5 сажени. По обеим сторонам от него мелководье. К северу от торговых судов тоже небольшой канал. Берега по обеим сторонам практически необитаемы, и здесь возможно пройти ночью по поверхности при тихой погоде. Основные трудности будут навигационными.

Итак, я решил, что стоит попытаться. Мой выбор пал на капитан-лейтенанта Прина, командира «U-47». Он, на мой взгляд, обладал всеми личностными и профессиональными качествами, необходимыми для успеха. Я передал Прину все собранные материалы и представил право решать – возьмется он за эту задачу или нет. Я сказал, что даю ему на раздумья 48 часов.

Внимательно изучив представленную информацию, Прин решил рискнуть.

Для успеха операции было необходимо соблюдать режим строжайшей секретности. Поэтому я сообщил о своих планах только главнокомандующему, причем лично и в беседе с

глазу на глаз. Операцию было решено провести в ночь с 13 на 14 октября. Выбору способствовали два благоприятных фактора: тихая погода и новолуние. Я решил, что Прин будет иметь только торпеды и ни одной мины. Целью операции была торпедная атака на цели, которые, мы точно знали, находились в Скапа-Флоу.

Утром 14 октября мы получили информацию о том, что линкор «Королевский дуб» потоплен предположительно подводной лодкой. А 17 октября Прин вернулся на базу в Вильгельмсхафен. Он доложил следующее:

«Проход в обе стороны через Холм-Саунд был сопряжен с большими трудностями. Мне пришлось двигаться очень близко к блокирующим пролив кораблям, а на обратном пути я попал во встречное течение скоростью 10 миль в час. Проход через Холм-Саунд не охранялся. В Скапа мы заметили „Репалс“ и „Королевский дуб“. При первой атаке было отмечено одно попадание в носовую часть „Репалса“. Перегрузив два торпедных аппарата, атаковали „Королевский дуб“. Отмечено три попадания. Через несколько секунд корабль взорвался. Выйдя из Холм-Саунд, наблюдали повышенную противолодочную активность противника в Скапа-Флоу. Очень мешало северное сияние».

Прин выполнил поставленную перед ним задачу, проявив личное мужество, высокий профессионализм и умение принимать правильные решения в сложной обстановке.

Не приходилось сомневаться, что после этого успеха немецких подводников англичане изучат все возможные проходы на якорную стоянку и запечатают их наглухо. А пока эта работа будет выполняться, флот, скорее всего, переведут на другую, временную стоянку. Я предполагал, что в качестве альтернативных вариантов будут рассматриваться Лох-Ю, Ферт-оф-Форт и Ферт-оф-Клайд, где и организовал операции силами подводного флота. На этот раз подлодки несли только мины, поскольку мы не были уверены, что, когда они выйдут в указанные районы, там уже окажутся корабли противника.

Позже мы узнали, что линкор «Нельсон» подорвался на mine, установленной «U-31» (командир Хабекост) в районе Лох-Ю, и получил серьезные повреждения. Также до нас дошли сведения, что сразу же после установки минного поля в Ферт-оф-Форт «U-21» (командир Фрауенгейм) на мину напоролся крейсер «Белфаст». Во время операции в Клайде была потеряна подлодка «U-33» и весь ее экипаж.

В «Войне на море» Роскилл подвиг Прина описывает следующим образом:

«Нельзя не отметить силу духа и упорство лейтенанта Прина, с которым он реализовал рискованный план Дёница... До сих пор существуют сомнения относительно маршрута, по которому ему удалось проникнуть на территорию Скапа-Флоу. Видимо, он обошел вокруг одного из бонов, который охраняли весьма немногочисленные сторожевые корабли, или же проник через один из не полностью заблокированных восточных входов. Очевидно одно: все входы на якорную стоянку следовало перекрыть настолько надежно, насколько это было в человеческих силах, причем сделать это было необходимо немедленно. Однако для этого требовалось некоторое время, а пока флот метрополии не мог использовать привычную базу. Печальная ирония заключалась в том, что одно из судов, предназначенное для затопления на входе, прибыло в Скапа-Флоу на следующий день после гибели „Королевского дуба“...

После этого злосчастного инцидента 18 октября первый лорд адмиралтейства заявил кабинету, что на данном этапе флот не может оставаться в Скапа. После бурных дебатов было решено использовать в качестве временной базы Лох-Ю, пока не будут приняты меры по совершенствованию противолодочных заграждений в Скапа. Однако противник правильно предугадал наши действия, и, поскольку Лох-Ю был защищен даже хуже, чем Скапа, вряд ли стоит удивляться, что флагманский корабль адмирала Форбса „Нельсон“ получил серьезные повреждения, подорвавшись на минном поле, установленном немецкими подводными

лодками пятью неделями ранее. 21 ноября новый крейсер „Белфаст“ подорвался на mine в Ферт-оф-Форт. Это событие показало, что опасения адмирала Форбса об уязвимости длинного подхода к Розиту для минирования оказались вполне обоснованными...

Только 4 января, когда взорвались еще 5 из 18 установленных в Канале мин, было решено отправить корабль в Портсмут на ремонт. Это мероприятие удалось сохранить в тайне от противника, однако с серьезностью положения нельзя было не считаться. До тех пор, пока не будет найден способ справляться с магнитными минами, наши порты и базы могут оставаться закрытыми бесконечно долго...» (Т. 1. С. 74, 78, 88.)

Приведенное описание ясно показывает, что в результате операций немецкого подводного флота англичане испытывали немало трудностей, не говоря уже о потерях.

Для продолжения операций против британского военно-морского флота, начатых в Скапа-Флоу, мы решили исследовать морские районы, где с наибольшей вероятностью будут располагаться военные корабли после потери Скапа как якорной стоянки. 18 октября я сделал следующую запись в военном дневнике: «После подвига „U-47“ в Скапа-Флоу наиболее вероятным местом нахождения флота метрополии представляется мне район к западу от Оркнейских островов». Именно туда я отправил «U-56» и «U-59».

30 октября 1939 года в штаб подводного флота поступило сообщение с «U-56» (командир Цан) следующего содержания: «10.00. „Родни“, „Нельсон“, „Худ“ и 10 эсминцев, квадрат 3492, 240°. Выпустил три торпеды. Ни одна не взорвалась».

Команда подлодки «U-56», находившейся, разумеется, в погруженном состоянии, ясно слышала звуки ударов торпед о корпус «Нельсона». Но ни одна не взорвалась. Командир, проявивший изрядное мужество, чтобы начать атаку в окружении эсминцев, был настолько потрясен неудачей, в которой не было его вины, что я счел необходимым на некоторое время отстранить его от боевых операций, оставив инструктором на базе.

Мы слышали, что как раз в это время на борту «Нельсона» находился Черчилль.⁴ Позже, в Нюрнберге, я видел подтверждающие это газетные публикации.

Неудачная атака «U-56» была весьма досадной, однако решение отправить две подлодки в район западнее Оркнейских островов оказалось совершенно правильным.

В качестве заключения моего повествования о первой фазе войны, продолжавшейся до 1 марта 1940 года, следует констатировать следующее.

Как показала практика, моральный дух экипажей подводных лодок был на высочайшем уровне. Все без исключения моряки – от командира до матроса – были уверены в необыкновенной важности подводного флота для ведения войны на море.

Все используемые типы подводных лодок (250-тонные – типа II, 517-тонные – типа УПС и 740-тонные – типа IX) оправдали наши ожидания. Субмарины среднего размера типа УПС доказали, что вдобавок к своему довольно мощному вооружению и хорошим мореходным качествам они имеют дальность плавания больше, чем показывали наши осторожные расчеты, сделанные в мирное время. В 1942 году, например, эти субмарины смогли совершать боевые походы с баз в Бискайском заливе к восточному побережью Северной Африки и обратно без дозаправки.

Команды подводных лодок высоко ценили свои корабли как грозное оружие войны.

При общем благоприятном заключении об оперативной ценности немецких подводных лодок следует упомянуть о двух негативных моментах. В ряде подлодок платформы, на которых были установлены двигатели, оказались слишком слабыми и не выдерживали нагрузок, связанных с длительным морским переходом. Их следовало заменить. А это было невозможно сделать без длительного периода в доке. Второй недостаток касался выпускных

⁴ Если верить самому Черчиллю (см.: Вторая мировая война. Т. 1. С. 387), это было не так.

клапанов, предназначенных для перекрытия выхлопного отверстия двух дизельных двигателей при погружении лодки. Они оказались неудачно спроектированными. Клапаны закрывались против давления воды и поэтому не возвращались точно на свое место, как должны были при действительно эффективном функционировании. В результате на больших глубинах они пропускали воду. Постепенно лодка принимала достаточно большое количество воды, что создавало опасную ситуацию, если, к примеру, нужно было долго оставаться под водой, уходя от преследования. Вполне возможно, что некоторые из подлодок, погибшие в первые дни войны, теряли управляемость из-за затопления и были вынуждены всплывать, становясь жертвами надводных кораблей противника.

Я всегда придерживался мнения, что в мирное время тренировочные погружения должны занимать большую часть в процессе подготовки подводников и инструкции по этому поводу необходимо разрабатывать особенно тщательно. Во время войны погружение на большие глубины вполне может стать повседневной практикой, поэтому команды должны быть к этому готовы, да и субмаринам необходимо пройти проверку на прочность. Когда в 1936 году я командовал Веддигенской флотилией, тренировочные погружения проводились регулярно. Все команды и лодки доказали свою пригодность к действиям на больших глубинах. Подвела только «U-12», при постройке которой использовались некачественные материалы. Она при первом же погружении дала течь и едва не затонула. Поэтому в качестве меры безопасности военно-морское командование издало приказ, запрещающий субмаринам погружение на глубину свыше 150 футов. Я считал этот приказ ошибочным и неоднократно (но тщетно) обращался с просьбами о его отмене. За уроки, не усвоенные в мирное время, приходится дорого платить во время войны.

Однако в целом наши подводные лодки доказали свою высокую полезность для войны. Они являлись выдающимся достижением командования ВМС и двух инженеров-конструкторов – Шерера и Брёкинга.

А вот ситуацию с торпедами, которыми они были вооружены, нельзя было назвать благополучной. Вскоре после начала войны стало очевидно, что магнитные взрыватели, благодаря которым торпеда детонировала, достигнув положения под целью, оказались отнюдь не совершенными. Слишком часто детонация происходила преждевременно или, наоборот, позже, чем необходимо. Нередко торпеда вообще не детонировала. Глубина, на которой двигалась торпеда, обычно была больше установленной. Контактные взрыватели также часто отказывали.

Из-за участвовавших случаев отказов торпед нам приходилось много раз менять приказы, направляемые командирам подлодок: дело в том, что истинные причины неудачных атак были установлены техническими экспертами далеко не сразу. В своем военном дневнике 21 января 1940 года я описал последовательность событий, приведших к отказам торпед (см. приложение 3).

К причинам отказов и их устранению я вернусь в конце следующей главы.

За успех, достигнутый подлодками в войне против торгового судоходства, минной войне и нападениях на военные корабли противника, мы заплатили потерей 14 подлодок. Потери были тяжелыми, но им не приходилось удивляться – нечто подобное мы ожидали. После каждого случая гибели лодки тщательно изучались известные или предполагаемые причины. Это было необходимо для того, чтобы командование подводного флота могло своевременно узнавать о противолодочных мероприятиях противника и вырабатывать контрмеры.

Должен отметить, что оборонительные меры противника оказались именно такими, как я предполагал еще в мирное время, здесь не было никаких неожиданностей. Эффективность британских асдиков оказалась гораздо ниже, чем утверждали сами британцы. Если бы это было не так, подлодкам «U-39», «U-29» и «U-56» ни за что не удалось бы приблизиться

незамеченными к авианосцам «Арк Ройял» и «Смелый», которые вместе с линкором «Нельсон» следовали в окружении эсминцев охранения. Ограниченные возможности асдиков я тоже предвидел еще в мирное время.

После прекращения действия англо-германского морского соглашения объем строительства подлодок оставался совершенно недостаточным. В качестве причины, объясняющей этот факт, часто утверждают, будто через несколько недель после начала войны я записал в своем военном дневнике, что противолодочная оборона противника оставляет желать лучшего и находится на куда более низком уровне, чем я ожидал. Это неправда. Я никогда не писал ничего подобного.

Гибель 14 лодок означала болезненную потерю 400 моряков-подводников и 9500 тонн ценного военного тоннажа.

Для полноты картины следует упомянуть и о потерях, которые понес противник благодаря действиям нашего подводного флота за этот же период. Было потоплено 199 судов общим тоннажем 701 985 тонн; кроме того, подлодкам принадлежит изрядная доля в потерях противником судов, подорвавшихся на минах, которые всего составили 115 единиц (394 533 тонны). Отдельно следует отметить потопление линкора «Королевский дуб» (29 150 тонн) и повреждение линкоров «Нельсон» и «Бархам», а также крейсера «Белфаст».

Сравнение показывает, что подводная война является на редкость экономичной, когда малыми средствами можно достичь больших успехов, а понесенные при этом потери вполне могут считаться допустимыми.

«Цифры способны уничтожать», – говорил Нельсон о войне на море. И это вполне применимо к подводной войне. Имея достаточное количество подводных лодок, можно достичь непропорционально больших результатов.

7. НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ И ТОРПЕДНЫЙ КРИЗИС

Апрель 1940 года. – Отправка подводных лодок для предотвращения высадки англичан. – Наши неудачи. – Отказы торпед. – Магнитные взрыватели в северных водах. – Потеря веры в торпеды. – Мои меры по укреплению морального духа. – Следственная комиссия и военный трибунал. – Недостаточное внимание к торпедам между войнами. – Выход найден в 1942 году. – Торпеда становится грозным оружием

В начале марта 1940 года число подлодок в море оказалось меньше, чем когда бы то ни было. Собственно говоря, этого и следовало ожидать. Однако предполагалось, что к середине марта восемь подлодок будут снова подготовлены к выходу в Атлантику, а шесть маленьких – в Северное море. В Атлантике я намеревался использовать подлодки для атаки на конвои, применяя тактику «волчьих стай», а в Северном море – для нападения на морские торговые пути между Балтийскими государствами, Скандинавией и Великобританией. Для этой цели я хотел расположить подводные лодки вблизи норвежских портов. Уже были составлены проекты оперативных приказов для подлодок, направляемых и в Атлантику, и в Северное море.

4 марта 1940 года, то есть в самый разгар подготовки к выходу в море, мы получили приказ штаба ВМС следующего содержания: «Все выходы в море подводных лодок прекратить до дальнейших распоряжений. Подлодкам, находящимся в море, воздержаться от любых действий вблизи норвежского побережья. Все корабли должны быть готовы к выходу в море в максимально короткий срок...»

На следующий день в Берлине я получил информацию о причинах появления этого приказа. Намечалась оккупация Норвегии и Дании путем одновременной высадки с моря. В Норвегии высадки должны были произойти в Нарвике, Тронхейме, Бергене, Эггерсунне, Кристиансанне и Осло. Войска, направляющиеся в первые четыре порта, предполагалось перевозить только на военных кораблях, а в Кристиансанн и Осло – на военных кораблях и транспортах. Кроме того, в Ставангер, Кристиансанн и Осло войска будут доставлены еще и авиацией.

Имелись основания предполагать, что противник также планирует военную операцию в Норвегии. Именно поэтому было решено опередить его. Но в подобных обстоятельствах всегда существует вероятность, что противник начнет действовать раньше, чем мы успеем завершить подготовку к операции. Да и после высадки наших войск он наверняка отреагирует весьма энергично. Противник может атаковать уже занятые нами порты или же направить усилия на создание для себя новых баз. Кроме того, он наверняка попытается перерезать линии коммуникаций между Норвегией и Германией.

В создавшейся ситуации подводному флоту предстояло выполнить задачи, предусмотренные для него в рамках общего плана. Все подготовительные работы были завершены к 10 марту, хотя существовали опасения, что ледовая обстановка на Балтике может вызвать некоторую задержку.

Задача подводного флота в будущей операции заключалась в защите наших военно-морских сил от вероятного нападения с моря после их захода в порты высадки. Для этой

цели было бы желательно, чтобы, как только наши военные корабли войдут во фьорды, подлодки последовали за ними настолько глубоко, насколько позволит их численность. Центром действий неизбежно станет Нарвик. По причине своего изолированного положения и большого стратегического значения (именно отсюда экспортировалась железная руда в Германию) Нарвик, безусловно, станет главной целью противника.

Другая задача подводных лодок – противодействовать высадке войск противника. Поскольку высадка могла быть произведена на самых разных участках побережья, не было возможности организовать защиту фьордов силами подводного флота. При этом существовал риск сосредоточить все силы не там, где надо. В такой ситуации подлодкам следовало оставаться, разбившись на группы, в море, в пределах видимости опасных участков, чтобы можно было направить силы именно туда, куда нужно. При этом имелась возможность начинать действовать, как только будут установлены намерения противника.

Эти же группы должны были решить третью задачу – атаковать военно-морские силы противника, появившиеся на морских коммуникациях между Германией и Норвегией.

Выполнение всех этих задач могло быть облегчено, если противнику удастся нанести ущерб еще на подходе. Для этих целей подлодки следовало расположить как можно ближе к вражеским базам, а также на наиболее вероятном пути следования вражеских кораблей к берегам Норвегии. Но все это требовало значительно большего числа подводных лодок, чем было в нашем распоряжении. Поэтому я отдал приказ временно прекратить ведущиеся на Балтике тренировки и направил 6 маленьких подлодок из школы подводников для участия в операциях. 2 новые лодки, «U-64» и «U-65», также прервали испытания и начали готовиться к боевым действиям.

В соответствии с планом в норвежской операции должны были участвовать все подлодки, находящиеся в мореходном состоянии. По моим расчетам, речь шла о 12 подлодках океанского плавания, 13 маленьких и еще 6 лодках из Балтийской школы.

Учитывая все перечисленные факторы, а также боевые характеристики отдельных субмарин, зависящие от их дальности плавания и наличия боевого опыта у командиров, я решил распределить подлодки следующим образом:

1. Защита зон высадки: Нарвик – 4 субмарины, Тронхейм – 2 субмарины, Берген – 5 субмарин, которые перекроют вход во внутренний канал (два главных входных канала должны были перекрываться двумя субмаринами каждый, а пятая лодка должна была занять позицию в непосредственной близости от порта), Ставангер – 2 лодки, одна – на входе в гавань, другая – у входа во внешний канал, одновременно обеспечивая защиту Хогесунна.

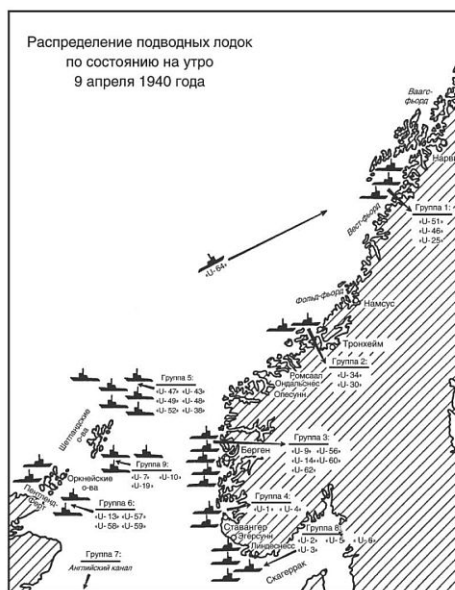
2. Группы субмарин, готовые атаковать в случае высадки противника: северная (из шести средних субмарин) – к северо-востоку от Шетландских островов, южная (из трех малых субмарин) – к востоку от Оркнейских островов.

3. Группа из 4 малых лодок расположится к востоку и западу от Пентленд-Ферт, где ожидается движение военно-морских сил противника.

4. Еще две группы – одна, состоящая из двух малых лодок, займет позиции в районе Ставангера, и одна, состоящая из трех малых лодок, к западу от Нейза. В их задачу входило противодействие любым попыткам противника перерезать наши коммуникации. Эти лодки имели небольшую дальность плавания.

Распределение подводных лодок в норвежской операции показано на карте 2.

Все необходимые этим подлодкам указания содержались в приказах операции «Хартмут». Они были выданы капитанам в запечатанных конвертах, которые можно было открыть только в море, после получения установленного сигнала.



Карта 2

Детали предстоящей операции знали только я и еще несколько человек из моего штаба. Ни один из командиров подводных лодок не знал целей операции, к которой велась подготовка и из-за которой они были задержаны в портах. Иными словами, делалось все возможное для обеспечения максимальной секретности.

Что касается наших перспектив, я придерживался мнения, что сложившиеся условия не благоприятствуют успеху действий подводных лодок. Проходя фьорды, лодки будут постоянно находиться вблизи берегов и противника, а значит, им придется большую часть пути следовать под водой. Короткие северные ночи обеспечивали лишь несколько часов темноты для подзарядки батарей. При общих сложных навигационных условиях гладкая поверхность воды во фьордах увеличивает шансы противника обнаружить лодки. Кроме того, в условиях узкостей у подводных лодок имеется лишь крайне ограниченное пространство для маневрирования. Таковы были несомненные недостатки. Однако некоторые преимущества все же имелись.

Стесненное пространство фьордов ограничивает свободу не только наших подводных лодок, но и кораблей противника, которым придется проходить в непосредственной близости от подлодок. Это можно сделать незамеченным лишь в условиях совсем уж плохой видимости. В тех же случаях, когда немецкие субмарины должны быть эшелонированы в глубину, вероятность обнаружения подходящей цели многократно возрастает. За исключением шести субмарин из школы подводников и двух только что закончивших испытания, и команды, и командиры всех остальных подлодок имели немалый боевой опыт и могли похвастаться неплохими успехами. Среди наиболее опытных командиров были капитан-лейтенанты Прин («U-47») и Герберт Шульце («U-48»), награжденные Рыцарским крестом Железного креста.

В общем, в отношении подводного флота я был уверен в успехе.

Далее события разворачивались следующим образом: опасаясь неминуемой высадки англичан, командование ВМС 11 марта отдало приказ выходить в море подлодкам, предназначенным для операций в районе Нарвика и Тронхейма. 14 марта радиоперехват зафиксировал присутствие необычно большого числа британских субмарин в Северном море. 14 британских субмарин находились в Скагерраке в районе Ютландии недалеко от Терсхеллинга. Поскольку ожидалось, что основные операции наших сил начнутся только 20 мая, в качестве временной меры я отправил восемь малых подлодок немедленно атаковать британские суб-

марины. Они не достигли успеха, да и вообще первая британская субмарина «Фистл» была потоплена только 10 апреля. Произошло это неподалеку от Ставангера.

20 марта 1940 года военный атташе Германии в Осло сообщил о 60 британских военных кораблях, якобы замеченных возле Эггерсуна. Поэтому я изменил курс всех наших субмарин, находившихся в море и следовавших к побережью Норвегии. Правда, впоследствии сообщение немецкого атташе не подтвердилось. Подлодка «U-21», принимавшая участие в поисках этих кораблей, в результате навигационной ошибки села на грунт недалеко от берега к юго-востоку от Мандала и была интернирована норвежскими властями. Это был первый и последний раз, когда немецкая субмарина оказалась на грунте из-за навигационной ошибки. Было крайне неприятно лишь то, что этот прискорбный случай произошел перед началом высадки после получения приказа о недопустимости любых инцидентов вблизи норвежского берега. Однако, к счастью, он не имел политических последствий.

2 апреля военно-морское командование уведомило штаб подводного флота, что начало операции для всех остальных подводных лодок назначено на 9 апреля. 6 апреля все командиры получили приказ распечатать конверты с инструкциями об операции «Хартмут». 9 апреля все подлодки должны были занять указанные для них позиции.

Утром 9 апреля начали поступать сообщения от надводных кораблей о том, что высадка в разных портах идет по плану. Затем последовал приказ подлодкам проследовать на позиции во фьордах, если они этого еще не сделали.

Судя по данным радиоперехвата, 8 апреля в море находились внушительные силы противника. На рассвете 9 апреля линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», занявшие позиции к западу от Вест-фьорда для прикрытия следовавших к Нарвику немецких эсминцев, установили контакт с кораблем противника.

Ровно в 9.20 утра поступило сообщение с подлодки «U-56» об обнаружении к юго-западу от Стадсландета двух линкоров, следующих на юг. Эту информацию подтвердили доклады самолетов-разведчиков. Ввиду изменения обстановки пришлось внести ряд коррективов и в расстановку наших подводных лодок, чтобы обеспечить им возможность обнаружить противника. В 18.15 с подлодки «U-49» заметили группу кораблей противника, плывущую на север. В 21.00 поступил доклад с «U-51» о присутствии в Вест-фьорде 5 вражеских эсминцев, идущих курсом на юго-восток. 10 апреля в 1.59 с «U-49» обнаружили два крейсера, и тоже в районе Стадсландета. Утром 10 апреля командир 4-й флотилии эсминцев сообщил командованию подводного флота, что на рассвете под прикрытием плохой видимости, вызванной снегопадом, вражеские эсминцы проникли в Офотен-фьорд, возле Нарвика. В последовавшем затем сражении обе стороны понесли потери. Из этого сообщения сразу стало ясно, что подлодки, расположенные в Вест-фьорде, не смогли предотвратить вторжения вражеских кораблей.

Действия противника в Нарвике, а также обнаружение крупных британских военно-морских сил в районе к западу от Тронхейма заставляли предположить, что англичане намеревались сделать именно эти два пункта целью своей операции. Поэтому я предложил отправить в Нарвик еще 4 субмарины, а в Тронхейм – 2. Получилось так, что мое предложение было отправлено одновременно с получением абсолютно аналогичного приказа от командования. Соответствующие распоряжения получили подводные лодки из 5-й группы.

Поскольку корабли, которые должны были доставить запасы и подкрепление в Нарвик, так и не прибыли, командование приказало подготовить все подводные лодки, оставшиеся в портах, для выполнения транспортной функции. Они отправились в Нарвик, приняв на борт 50 тонн оружия и боеприпасов. Поскольку обстановка была довольно сложной – господство союзников на море в этом районе было бесспорным, их пришлось повернуть для разгрузки в Тронхейм. Чуть позже в Тронхейм отправились еще 3 подводные лодки, у каждой на борту было 130 тонн бомб и авиационного спирта для нужд ВВС. Топливные танки этих лодок спе-

циально переделали для транспортировки авиационного спирта. Однако перевозка боеприпасов и топлива была достаточно опасной для самой подводной лодки, поэтому мы решили больше так не рисковать. Однажды, когда лодка следовала в погруженном состоянии, пары бензина просочились в помещения, что едва не привело к ее гибели. Всего подлодки выполнили восемь снабженческих рейсов в Норвегию.

12 апреля поступило сообщение с «U-38» об обнаружении в Вест-фьорде эсминца и двух торговых судов, идущих на северо-восток. Поскольку в эти места обычно не заходили конвои, было выдвинуто предположение, что эти два судна – транспорты, участвующие в высадке. Вероятнее всего, их целью являлся один из фьордов к северу от Нарвика. В тот же день я получил расшифрованное радиосообщение о том, что британский крейсер и два эсминца вышли из Скапа-Флоу в Ваагс-фьорд (к северу от Нарвика). Это сообщение подтвердило наше предположение о том, что противник готовит высадку во фьордах севернее Нарвика, откуда, возможно, потом он предпримет атаку и на Нарвик. По моему мнению, присутствие в Ваагс-фьорде наших подводных лодок было чрезвычайно желательным, и я отправил туда три субмарины из 5-й группы («U-47», «U-48» и «U-49»). Очень многое зависело от того, успеют ли эти лодки вовремя попасть в Ваагс-фьорд, то есть до прибытия транспортов. Из того же сообщения от 12 апреля стало ясно, что противник также планирует высадиться вблизи Намсуса (Намс-фьорд и Фольд-фьорд) и Ондальснеса (Ромсаал-фьорд). Командование решило, что в дополнение к трем подлодкам, уже следовавшим в Ваагс-фьорд, следует направить одну в Намс-фьорд и одну в Ромсаал-фьорд. Позже вслед за ними были посланы еще две малые подлодки.

Вечером 13 апреля была получена информация о том, что подразделение британских кораблей, состоящее из линкора и девяти эсминцев, проникло в Офотен-фьорд – ниже Нарвика. Сообщение поступило не с подлодки, а от нашей разведки в Нарвике. Получалось, что подводные лодки не только не сумели остановить противника, но даже не заметили его появления. Теперь военно-морское командование сочло положение в Нарвике весьма серьезным, и я получил приказ отправить все имеющиеся в моем распоряжении субмарины в Вест-фьорд. В ответ я предложил оставить лодки, находившиеся в районе Тронхейма, включая те, что пришли во фьорды Намс и Ромсаал, на месте, указав, что до Вест-фьорда они все равно доберутся слишком поздно, а находясь в районе Тронхейма, смогут вовремя вмешаться, если высадка все-таки начнется. Когда на следующий день британцы высадились в Намсусе и Ондальснесе, командование оценило правильность моей позиции.

16 апреля я направил еще одну подлодку («U-65») в Ваагс-фьорд. Дело в том, что я не отказался от мысли, что именно здесь произойдет высадка главных сил англичан. В тот же день мы получили от криптографической службы расшифровку перехваченного сообщения, в котором говорилось, что конвой проследовал мимо Лофотенских островов и движется курсом на север, то есть предположительно к Ваагс-фьорду.

Лично мне казалось, что самым удобным местом является Бигден-фьорд, и я отправил туда «U-47». Командование ВМС придерживалось другого мнения и считало самым вероятным местом предстоящей высадки Лаванген или Гратанген. Я приказал командиру «U-47» произвести там разведку после того, как «U-65» достигнет Ваагс-фьорда (см. карту 3).

неподвижно прямо передо мной. Результата нет. Противник тревогу не объявил. Перезагрузил торпедные аппараты. После полуночи произвел вторую атаку с поверхности. Наведение выполнено точно. Все проверено командиром и старшим помощником. Установка глубины как для первой атаки. Результата нет. Одна торпеда отклонилась от курса и взорвалась, ударившись о скалу. Во время разворота сел на грунт. В тяжелых условиях сумел сняться собственными силами. Атакован глубинными бомбами. Вынужден отойти из-за повреждения машин.

19 апреля

Заметил „Уорспайт“ и два эсминца. Атаковал корабль двумя торпедами с расстояния 900 ярдов. Результата нет. Одна из торпед взорвалась в конце пробега, в результате чего я оказался в сложном положении и подвергся преследованию эсминцев, подошедших со всех направлений. „U-47“.

18 апреля

„U-37“. Два преждевременных взрыва в районе между Исландией и Шетландскими островами.

При выходе из Ваагс-фьорда атаковал крейсер „Эмералд“. Преждевременный взрыв через 22 секунды. „U-65“.

Эти сообщения после возвращения подлодок на базу были дополнены более подробными докладами об аналогичных случаях. В результате проведенного анализа обрисовалась следующая картина: подводные лодки произвели четыре атаки на линкор «Уорспайт», 14 атак на крейсера, 10 – на эсминцы и 10 – на транспорты. Результат – потопление одного транспорта.

И хотя отказы торпед за последние несколько месяцев уже явились поводом для беспокойства, столь резкое увеличение числа отказов стало совершенно неожиданным. Из 12 торпед с магнитными взрывателями, выпущенными «U-25», «U-48» и «U-51» 11 апреля, 6–8 взорвалось преждевременно, что составляет 50–66 % отказов. Торпеды с контактными взрывателями, выпущенные «U-47» 15 апреля по стоящим транспортам, не взорвались вообще.

Конечно, для такого количества отказов торпед должны были существовать какие-то причины. С того самого момента, как я 11 апреля получил первое сообщение, вопрос сразу же приобрел первостепенную важность. Следовало немедленно отыскать причины и в максимально короткий срок их устранить. Именно на преодоление торпедного кризиса я направил всю свою энергию во время норвежской кампании.

11 апреля все подводные лодки использовали магнитные взрыватели. Вероятно, имелась некая особая причина, из-за которой магнитный взрыватель отказывал в северных широтах. Еще в ноябре 1939 года я сообщил в торпедную инспекцию свои сомнения относительно функционирования магнитных взрывателей в этом районе. На это я получил однозначный ответ: не существует доказательств тому, что именно магнитные взрыватели являются причиной преждевременной детонации в северной зоне О. (Поскольку вертикальная составляющая земного магнетизма уменьшается при движении к полюсам, океаны были разделены на зоны в соответствии с их широтой и интенсивностью магнитного поля.) Кроме того, мне было разъяснено, что, несмотря на наличие железной руды в Северной Скандинавии, нет оснований полагать, что магнитное поле Земли влияет на взрыватели торпед. Аналогичный ответ я получил и 11 апреля, когда доложил инспекции о серии преждевременных детонаций в этот день. Инспекция рекомендовала нам придерживаться обычной процедуры, но при производстве торпедных залпов использовать либо контактные взрыватели, либо магнитные с интервалом 8 секунд. Считалось, что таким образом мы избежим риска воздей-

ствия на оставшиеся торпеды преждевременного взрыва, который всегда может произойти. Инспекторы подчеркнули, что если после неудачного опыта с магнитными взрывателями мы решим полностью отказаться от них и перейти только на контактные, то больше не сможем атаковать мелкосидящие эсминцы, поскольку из-за 4–5-футовой погрешности в глубине, на которой движется торпеда, она почти наверняка пройдет под целью.

Поэтому я решил издать следующий приказ по подводному флоту:

1. В зоне О и далее на север грузить три торпеды с контактными взрывателями и одну торпеду с магнитным взрывателем.

2. Против кораблей использовать только торпеды с контактными взрывателями. Установка глубины – 6 футов.

3. Против эсминцев использовать две торпеды: первую – с контактным взрывателем, глубина 10 футов, затем одну с магнитным взрывателем, глубина + 3 фута, с промежутком времени, максимально близким к 8 секундам.

Отсюда следует, что при атаке на крупные корабли мы возлагали основные надежды на торпеды с контактными взрывателями. Для достижения хотя бы какого-то результата мы намеренно жертвовали большим разрушительным эффектом магнитных взрывателей.

Однако все надежды рухнули после получения 16 апреля радиограммы с «U-47». Контактные взрыватели тоже оказались неэффективными против низкосидящих транспортов, причем стоявших на якоре. Промахнуться, когда огромные суда неподвижно стоят вплотную друг к другу, невозможно при всем желании. Остается одно из двух: либо торпеды прошли намного глубже, чем рассчитывал технический персонал, либо взрыватели отказали. И так, мы имели на вооружении торпеды, которые в северных водах не желали взрываться ни с магнитными, ни с контактными взрывателями.

Я позвонил главнокомандующему и попросил о срочной помощи. Затем я пригласил на совещание в Вильгельмсхафене, которое должно было состояться на следующий день, инспектора из торпедного департамента. В процессе обсуждения были выявлены следующие факты:

1) на некоторые подводные лодки были поставлены дефектные взрыватели, не прошедшие соответствующие испытания;

2) после консультаций с морской обсерваторией мы пришли к заключению, что в норвежских фьордах на магнитный взрыватель торпед все-таки может влиять земной магнетизм;

3) инспектор торпедного департамента высказал опасение относительно перехода на контактные взрыватели, поскольку не испытывал уверенности, что торпеда будет следовать строго на установленной глубине.

После совещания я разработал новые инструкции, касающейся торпед:

а) торпеды «G7e» могут следовать на 6 футов (и более) глубже, чем установленная глубина;

б) на подводных лодках не применять поправку А в северных водах, а использовать магнитные взрыватели, кроме районов внутри узких фьордов. В этих районах опасность преждевременной детонации увеличивается;

в) при использовании магнитных взрывателей производить не залпы с корректировкой времени, а множественный огонь в соответствии с таблицами управления огнем или залпы с предписанным интервалом 8 секунд;

г) при использовании магнитных взрывателей глубина должна устанавливаться равной осадке цели: для эсминцев – 12 футов, для подлодок – 9–12 футов;

д) с контактными взрывателями глубина должна быть 12 футов, в хорошую погоду – 9 футов.

Эти инструкции были разработаны, основываясь на заверениях торпедной инспекции, что магнитные взрыватели в зоне О будут нормально функционировать в открытом море. Внутри фьордов возможны отказы из-за влияния земного магнетизма. Инструкции оказались достаточно сложны, и я разослал их на лодки только потому, что другого выхода не было. По-моему, они достаточно ясно демонстрировали, насколько и командование, и технический персонал оказались неспособными обнаружить причины отказа торпед. Тяжесть, которую мы взвалили на плечи командиров подлодок этими неясными и зачастую противоречивыми объяснениями о порядке использования торпед, была не из легких. Замена взрывателей – задача непростая и исключительно трудоемкая.

То, что последние инструкции основывались на ложной предпосылке, стало ясно уже на следующий день. Как уже упоминалось ранее, 18 апреля с подводной лодки «U-37» поступило сообщение о двух преждевременных детонациях в открытом море между Исландией и Шетландскими островами. Сразу же после этого мне позвонили из торпедной инспекции и сообщили, что на проведенных стрельбах была установлена погрешность глубины торпеды «[^]7e» на 6 футов. В итоге окончательный переход на контактные взрыватели был также исключен, поскольку цель, имеющая осадку меньше 15–18 футов, не могла быть торпедирована. (Позже было установлено, что в некоторых случаях эти торпеды шли намного глубже.)

Как бы там ни было, а подводные лодки оказались безоружными.

После получения доклада «U-47» о неудачной атаке на транспорты и результатов проведенных торпедной инспекцией испытаний я вывел все наши подводные лодки из Ваагс-фьорда, Вест-фьорда, Намс-фьорда и Ромсаал-фьорда. Они попросту не имели оружия, чтобы в этих районах атаковать эсминцы: при использовании контактных взрывателей торпеды проходили под целью, а при использовании магнитных – взрывались преждевременно. Я считал, что использование субмарин в этих районах теперь не является оправданным. Так что на решающей стадии норвежской операции подводный флот «вышел из боя». Получив соответствующие инструкции командования ВМС, 17 апреля я отозвал и подводные лодки, действующие на юге Норвегии.

20 апреля Прин, командир «U-47», обнаружил к юго-западу от Вест-фьорда конвой, идущий курсом на север. Даже находясь в выгодной позиции, Прин все же воздержался от атаки, поскольку не был уверен в торпедах. За день до этого, после нападения на «Уорспайт», его лодка подверглась атаке глубинными бомбами, в результате которой получила повреждения, и все из-за того, что торпеды взорвались, пройдя безопасную дистанцию. Возвратившись в порт, он сказал мне, что «вряд ли сможет и дальше воевать с игрушечным ружьем».

Мнение Прина полностью разделяли и другие офицеры подлодок. Вера в торпеды была утрачена. Опытные команды, никогда не отступавшие перед трудностями, теперь пребывали в состоянии депрессии.

После норвежской операции я самым тщательным образом проанализировал все обстоятельства, связанные с деятельностью подводного флота, окончившейся полным провалом. Я пытался обнаружить ошибки лично мои и командования подводным флотом в целом. Задачей последнего являлась расстановка и перемещение подводных лодок таким образом, чтобы обеспечить возможность атаки противника в решающий момент в нужном месте. Эта задача не представлялась сложной, потому что намерения противника были легко предсказуемы. Да и тот факт, что подводные лодки были расставлены правильно, подтверждается большим количеством выполненных ими атак на военные корабли и транспорты.

Действительно, условия для действий подлодок были неблагоприятными. Многочисленные узкости, короткий период темноты, идеально гладкая поверхность воды и нахождение вблизи значительных противолодочных сил противника отнюдь не облегчили их задачу.

Прин докладывал из Ваагс-фьорда о «исключительно сильных и прекрасно организованных оборонительных мерах. Лодкам приходилось действовать в условиях, аналогичных созданным вблизи основных вражеских баз». Ничего другого и не следовало ожидать, когда речь шла о целях, которые следовало защищать любой ценой, – транспортах, перевозивших британских солдат. Однако, несмотря ни на что, немецкие лодки выполнили 36 атак, анализ которых показал, что, если бы не отказ торпед, противнику наверняка был бы нанесен немалый ущерб. Процент попаданий был бы следующим: при атаке на линкоры – одно из четырех, на крейсера – семь из двенадцати, на эсминцы – семь из десяти и на транспорты – пять из пяти.

Значение столь внушительного успеха было бы трудно переоценить. Своевременная отправка «U-47» в Ваагс-фьорд позволила лодке прибыть на место как раз в тот момент, когда с транспортов начали высаживать солдат. Военные операции в районе Нарвика могли бы сложиться иначе, если бы не отказали все восемь торпед, выпущенные Прином по целям.

Во время норвежской кампании мы потеряли четыре субмарины.

После ее окончания я оказался перед необходимостью решить: стоит или нет задействовать подводный флот в следующих операциях в то время, когда у него нет другого оружия, кроме дефектных торпед. Мой начальник оперативного отдела Годт искренне считал, что нас никто не поймет, если подлодки снова пойдут в бой без предварительного коренного улучшения торпед. Я, в свою очередь, был уверен, что, поставив в такой момент подлодки на прикол, я тем самым нанесу непоправимый ущерб будущему подводного флота.

Люди находились в растерянности, и я не имел права бросить их на произвол судьбы. Следовало принять срочные меры для поднятия боевого духа личного состава. Пока сохранялся хотя бы минимальный шанс на успех, я был обязан отправлять субмарины в море. А энтузиазм и энергия, продемонстрированные начальником торпедной инспекции контр-адмиралом Кумметцем, позволили мне надеяться, что в ближайшем будущем мы получим новые, усовершенствованные взрыватели. Также я надеялся, что проблема контроля глубины также будет решена.

Поэтому несколько недель после завершения норвежской операции я посвятил поездкам по флотилиям. Я встречался и беседовал с людьми, которых хорошо знал и которые знали меня. Так мне удалось преодолеть кризис. Экипажи подводных лодок были снова готовы идти в бой. Прошло совсем немного времени, и я убедился, что мое решение продолжать участвовать в сражениях было единственно верным.

Норвежскую операцию я описывал так, как видел ее в то время, то есть глазами офицера, командовавшего подводным флотом. Я не занимался планированием операции в целом. Тем не менее я бы хотел сказать несколько слов о ее стратегической необходимости. Если говорить о сложившейся в то время ситуации, операция была необходимой, а значит, правильной. Существовала опасность, что Великобритания оккупирует Норвегию. Но насколько эта опасность была велика, судить трудно. Однако она была, причем грозила настолько серьезными последствиями и для нашей морской стратегии, и для военной промышленности Германии, что ее следовало предупредить. Идея выждать, пока англичане оккупируют Норвегию, а затем выбить их оттуда была настолько неопределенной, что ее никак нельзя было считать планом серьезной военной кампании. Не приходилось сомневаться только в одном: если бы англичане заняли Норвегию, поставки железной руды в Германию из Скандинавии наверняка прекратились бы. Одновременно англичане оказались бы в положении, позволявшем контролировать Балтийское море, и наш проход в Атлантику через Северное море был бы во многом затруднен. Тот факт, что мы могли уже в ближайшем будущем поправить свое стратегическое и экономическое положение, оккупировав Северную Францию, во время планирования норвежской кампании как-то не рассматривался. В то

время Генштаб еще верил, что война против Франции будет означать долгие и изнурительные бои на линии Мажино.

Обращая наше внимание, что он и сделал зимой 1939/40 года, на опасность, таящуюся в оккупации англичанами Норвегии, и выражая свое мнение, что эту опасность следует предотвратить, главнокомандующий ВМФ гросс-адмирал Редер действовал, по моему мнению, в строгом соответствии со своими обязанностями.

20 апреля, изучив данные об отказах торпед в ходе норвежской операции, главнокомандующий создал комиссию для расследования этих случаев. В дополнение к уже известным фактам комиссия установила, что контактный взрыватель дает высокий процент сбоев из-за неправильной работы ударного механизма и неэффективности начального заряда. Взрыватель давал сбой при углах встречи с целью меньше 50°. Он был сконструирован для угла встречи с целью 21°, потому что по техническим причинам этот угол из-за наличия изгибов подводной части корпуса судна и выполнения противоторпедных маневров может очень часто быть меньше 50°.

После получения выводов торпедной комиссии главнокомандующий разослал следующий документ:

«Штаб командования ВМС

№ M261/40. Секретно

23.07.1940

1. По результатам использования торпед „Мк-G7a“ и „Мк-G7e“ во время норвежской операции я создал комиссию для выяснения причин сбоев и выработки мер по устранению обнаруженных дефектов.

2. В результате работы комиссии было установлено, что главными причинами неудач являются конструктивные недостатки торпед, а также недостаточная подготовительная работа, предшествующая доставке торпед на корабли:

а) ни „Мк-G7a“, ни „Мк-G7e“ не обеспечивают нужного уровня точности при установлении и поддержке глубины, что является основным условием для их эффективного использования;

б) существуют свидетельства халатности, допущенной при подготовке торпед до передачи их торпедному департаменту судоверфи в Киле, а также в процессе стрельб, проведенных экспериментальным торпедным подразделением. Этот аспект будет предметом дальнейшего независимого расследования».

Затем главнокомандующий создал следственную комиссию, расследование которой привело к судебному процессу и наказанию сотрудников экспериментального торпедного института, ответственных за функционирование торпед.

И хотя деятельность комиссии пролила свет на причины отказов торпед, основные причины неудач подводных лодок во время норвежской операции выявлены не были до февраля 1943 года (см. приложение 3).

30 января 1942 года с подлодки «U-94», находившейся в Атлантике, была получена радиограмма о том, что в процессе проверки торпед (чего, строго говоря, моряки на борту обычно не делают) выявлено избыточное давление в уравнильной камере.⁵ На основании этого сообщения инспектор торпедного отдела приказал провести проверку торпед на борту всех подводных лодок, находящихся в портах и готовящихся к выходу в море. В результате было обнаружено, что большая часть уравнильных камер торпед воздухопроница-

⁵ Уравнильная камера торпеды – это отсек, содержащий гидростатический клапан, управляющий горизонтальными рулями и глубиной, на которой следует торпеда.

ема. Причиной тому было отверстие, через которое проходил гребной вал. Для правильного функционирования внутреннее давление в уравнильной камере должно быть атмосферным, чтобы внешнее давление воды толкало торпеду на установленную глубину. Если давление воздуха повышается, торпеда погружается глубже, чем установленная глубина. Внутри подводной лодки, движущейся под водой, неизбежно устанавливается повышенное давление. Это происходит из-за частых выпусков сжатого воздуха, что необходимо при движении под водой. Если подлодка остается под водой длительное время, давление может повыситься весьма значительно. Все это, в совокупности с фактом, что магнитные взрыватели не могут использоваться в зоне О, а ударные являются попросту дефектными, в конце концов объяснило неожиданный и очевидный провал подводного флота в ходе норвежской операции. В Норвегии субмаринам приходилось оставаться под водой до 20 часов. В результате давление в помещениях становилось достаточно высоким, и из-за дефектных, проницаемых уравнильных камер торпеды уходили на слишком большую глубину. Только так можно было объяснить неудачу Прина, атаковавшего неподвижные транспорты. Следуя на слишком большой глубине, торпеды просто прошли под целью и в конце пробега затонули. Единственная сбившаяся с курса торпеда направилась не вдоль, а поперек фьорда и взорвалась на большой глубине, ударившись о скалу.

После возвращения подводных лодок из Норвегии я провел тщательный анализ всех случаев неудачных торпедных атак. Например, торпеды, выпущенные со слишком большого расстояния, могли вполне обоснованно считаться прошедшими мимо цели, хотя, конечно, среди них тоже могли быть случаи отказов. Но даже с учетом всех возможных факторов около 30 % всех неудачных атак определенно связаны с отказами торпед. В процессе разбирательств, проведенных торпедной инспекцией, было сделано аналогичное заключение: 34,2 % неудачных атак были связаны с отказами торпед. Тем не менее я считал все выполненные расчеты не слишком надежными, потому что в то время, когда они производились, главная причина неудач (проницаемость уравнильной камеры, из-за которой торпеда погружалась на значительно большую, чем установлено, глубину) была еще нам неизвестна. Большое число торпед, выпущенных по целям в процессе норвежской операции, проверить было невозможно. Поэтому их условно считали прошедшими мимо.

Усовершенствование торпеды, ее превращение в действительно эффективное, грозное оружие происходило следующим образом.

В июне 1940 года появился приказ об использовании только ударных взрывателей из-за ненадежности магнитных во всех геомагнитных зонах. Последнее считалось доказанным фактом. Это означало, что торпеды вернулись обратно в 1918 год. К этому следует добавить, что мы еще не обнаружили причины ухода торпед на большую глубину. В итоге командирам подводных лодок пришлось устанавливать торпеды на минимальную глубину. К тому же не все торпеды двигались под водой глубже, чем было установлено, в результате многие из них поражали цель, но точка удара о корпус вражеского судна нередко оказывалась слишком высоко, что также снижало эффективность торпедных атак.

До появления в декабре 1942 года новых магнитных взрывателей эффективность наших торпед сохранялась на уровне, достигнутом во время Первой мировой войны. В период между войнами военные ожидали появления новой сверхмощной торпеды, способной после одного попадания потопить линкор. Инженеры пообещали ее создать, но из-за проблем с магнитными взрывателями обещание так никогда и не было выполнено.

Чтобы оценить эффективность торпед с ударными взрывателями, которые нам приходилось, за неимением лучшего, использовать, был произведен анализ 816 попаданий, достигнутых подлодками с января по июнь 1942 года. Выяснилось, что 40 % судов были потоплены одной торпедой, 38 % – двумя и более, а 22 % судов остались на плаву и ушли в порт после попадания от одной до четырех торпед. Очень часто в процессе нападений на

конвои в Атлантике в 1940 году и во время операций в Западной Атлантике в 1942 году подлодки были вынуждены отказываться от продолжения атаки, поскольку израсходовали все торпеды на то, чтобы «добить» предыдущую цель.

Подводя итоги сказанному, можно утверждать, что в те годы многие торговые суда и военные корабли в ситуациях, когда они становились удобной мишенью для подводной лодки, не были потоплены единственно из-за того, что наши лодки не имели хороших торпед.

Результатом отказа торпед, которые начались одновременно с военными действиями, стала смена руководства торпедной инспекции. 21 декабря 1939 года адмирал Кумметц был назначен инспектором торпедного департамента. Он изучал сообщения об отказах торпед, поступавшие с подводных лодок, совершенно беспристрастно. Торпеды не были его любимым детищем, вращенным, что называется, с пеленок. Зато на выяснение причин создавшегося положения он употребил максимум времени и энергии. Главным образом благодаря ему причины были постепенно выяснены и устранены.

Недостатки ударных взрывателей были ликвидированы. В конце 1942 года благодаря изменениям, внесенным в рулевое управление, установленная глубина движения торпед стала поддерживаться очень точно. В декабре 1942 года на подводные лодки стали поступать первые образцы новых магнитных взрывателей, которые срабатывали и при ударе. Примерно в это же время появилась торпеда, которая, пройдя определенное расстояние, начала описывать круги. Понятно, что это многократно увеличивало ее шансы на поражение цели, например, при атаке на конвой. В сентябре появилась еще и акустическая торпеда. Она автоматически двигалась к цели, ориентируясь на шум ее гребных винтов. Теперь мы могли по праву гордиться своими торпедами – таких не было больше ни у кого.

Думаю, с моей стороны было бы неправильно, рассказывая о наших проблемах с торпедами в начале Второй мировой войны, акцентировать внимание на том, что во время войны нам не хватало сил и средств на качественные исследовательские работы и на испытания или что американцы испытывали такие же трудности. Это поводы, а не причины. Чтобы вооружиться знаниями на будущее, мы должны точно знать, какие ошибки совершили в прошлом, и иметь смелость их признавать.

Насколько эффективно работает контактный взрыватель, вполне можно установить и в мирное время, причем для этого даже не нужна настоящая торпеда. То же относится и магнитному взрывателю.

Однако в мирное время специалисты экспериментального торпедного института, не сомневавшиеся в высокой эффективности магнитного взрывателя, провозгласили его пригодным для применения после всего лишь двух пусков! Это было грубейшей ошибкой, которую не было смысла смягчать или отрицать.

Решающим фактором для магнитного взрыва является расстояние торпеды до магнитного поля судна. Поэтому механизм поддержания глубины должен быть абсолютно точным и надежным. Тем не менее департамент развития не придавал особого значения поддержанию глубины торпеды во время движения.

Следующее замечание наглядно покажет, насколько ненадежным было магнитное взрывание. Поэтому механизм поддержания глубины должен быть таков, чтобы обеспечить прохождение торпеды непосредственно под килем цели. Магнитное поле судна воздействует на чувствительный магнитный взрыватель, который детонирует торпеду в тот момент, когда она находится под килем вражеского судна. Земной магнетизм уменьшается при приближении к полюсам. Поэтому взрыватель следует специально настраивать, чтобы он обладал высокой чувствительностью именно в той зоне, в которой используется. Если этого не сделать, торпеда или взорвется сразу же после попадания в магнитное поле судна, то есть раньше, чем попадет под его киль, или не взорвется вообще. Опасность преждевременного

взрыва существует и при сильном волнении. С другой стороны, если чувствительность взрывателя недостаточна, взрыва может не произойти, особенно если торпеда следует слишком глубоко или магнитное поле судна недостаточно сильно. А поскольку механизм поддержания глубины хода торпеды оставался ненадежным, всегда существовала вероятность преждевременного взрыва или отказа торпеды, независимо от чувствительности взрывателя.

Тот факт, что через уравнительную камеру, которая должна быть полностью воздухо- непроницаема, проходит гребной вал, – крайне неудачное инженерное решение. Более того, в ударных взрывателях удар бойка для детонации капсюля не следует естественному направлению удара, а должен быть отклонен с помощью рычагов на угол 180°, и, таким образом, боек наносит удар вперед, чтобы вызвать детонацию заряда. Если торпеда встречается с целью под острым углом, рычаг легко повреждается и детонации не происходит. Этот поворот на 180° с технической точки зрения также является крайне неудачным решением. Иначе говоря, оба дефекта возникли из-за инженерных ошибок, которых можно было избежать. Новые узлы появились только в период между войнами. Во время Первой мировой войны их еще не существовало – тогда наши торпеды были выше всяких похвал.

Между прочим, я считаю, что в период между войнами нам выделялось достаточно средств на исследования в области вооружения. Это доказывают, к примеру, несомненные успехи, достигнутые Германией в области артиллерии.

Иными словами, корни наших неприятностей заключались в недостаточном внимании, уделяемом разработке и испытаниям торпед. Одна из причин такого положения заключалась в том, что за торпеды полностью отвечал торпедный департамент. Он один занимался проектированием новых торпед, их постройкой, испытаниями, после чего сам решал, готовы они к использованию на полях сражений или нет. По моему мнению, этот принцип является неправильным в своей основе. Разумеется, вооруженные силы не должны сами конструировать для себя оружие, но они должны излагать промышленности свои требования. Появляющееся новое оружие следует подвергать самым тщательным и всесторонним испытаниям в условиях, максимально приближенным к боевым. Вопрос с торпедами, очевидно, является самым сложным, поскольку испытание их поведения в море организовать далеко не просто. Но в любом случае весь процесс от проектных работ до передачи в эксплуатацию не должен быть сосредоточен в руках одной организации.

Психологической причиной плохо организованных испытаний торпед в мирное время является пристрастное и отнюдь не критическое отношение торпедного департамента к своим собственным разработкам. В процессе проведенных в мирное время стрельб выявлялись неполадки, которые, без сомнения, должны были стать предметами тщательного изучения технических служб. Да и находились люди, из числа тех, которым в случае войны предстояло иметь дело непосредственно с торпедами, выражавшие сомнение в пригодности этого оружия к применению, однако создатели торпед не желали прислушиваться к критическим замечаниям и пребывали в убеждении, что их детище идеально.

Я вовсе не хочу сказать, что офицер, ответственный за разработку и испытание оружия, обязан обладать выдающимися техническими знаниями, иными словами, быть военным и ученым в одном лице.

Такой офицер, по моему убеждению, прежде всего должен иметь военный опыт и точно знать требования, предъявляемые к новому оружию, в особенности в боевых условиях. Причем его практический опыт более важен, чем специальное образование или глубокие технические знания. Последними должен обладать технический специалист, инженер, с которым сотрудничает офицер. Они должны дополнять друг друга. Назначение высококвалифицированных офицеров на ответственные должности в инженерных департаментах довольно часто может стать серьезной ошибкой, поскольку высокий профессионализм в военной и технической области нечасто сочетается в одном человеке. А грамотный инженер,

в свою очередь, может настолько сконцентрироваться на технических аспектах проблемы, что способен упустить из виду вопросы эксплуатации и военной тактики. Это, кстати, относится не только к разработке и усовершенствованию оружия, но и к проектированию новых типов кораблей и их вооружения. Морской офицер, участвующий в проектировании и создании нового оружия, должен в полной мере «обладать мореходными качествами». В противном случае мнение его коллег-инженеров может приобрести непропорционально большой вес, а вопросы эксплуатационной и тактической пригодности отодвинутся на второй план.

В 1918 году выпуск торпеды сопровождался возмущением воды, что легко можно было заметить с довольно большого расстояния. Инженеры ликвидировали этот недостаток и в период между войнами создали новую торпеду, выход которой из аппарата не сопровождался всплеском. Также они значительно усовершенствовали и сделали вполне пригодной к применению электрическую торпеду, которая не оставляла на воде демаскирующего следа. Прототип такой торпеды появился еще в 1918 году. Правда, тогда ее не удалось довести до применения в боевых условиях.

Торпедный кризис лишил подводный флот Германии успеха, на который были все основания рассчитывать, в операциях как против конвоев, так и против военных кораблей противника. А преждевременная детонация торпед приводила к обнаружению и уничтожению атакующих субмарин. Все это было настолько серьезно, что я счел своим долгом изложить в настоящей книге все события, а также свои размышления подробно и без прикрас.

8. БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ В ИЮЛЕ-ОКТЯБРЕ 1940 ГОДА

Недостаточная защита британских конвоев. – Первые групповые атаки на конвои. – Большое число потопленных подводных лодок. – Оккупация Северной Франции. – Преимущества бискайских портов. – Уничтожение тоннажа противника как наша первоочередная наступательная задача

После норвежской кампании многие наши подводные лодки нуждались в текущем ремонте. Ремонтные мощности сразу же оказались перегруженными. Только в начале июня субмарины снова были готовы к участию в операциях. Суть полученных от командования инструкций заключалась в следующем: мы должны были подготовиться к действиям в Атлантике.

После вывода субмарин из Атлантики для участия в норвежской операции прошло уже три месяца. У командования подводным флотом не было надежной информации о силах противника в этот регион. Произошли ли какие-нибудь изменения в организации судоходства? Как идут торговые суда – независимо или в конвоях? Насколько силен эскорт? Насколько далеко в западном направлении следуют корабли эскорта? Где они оставляют конвои? Где эскорт встречает конвои, следующие в Великобританию? Каким курсом они идут? Проходят ли они, как и раньше, к югу от Ирландии, далее в пролив Святого Георга и в Английский канал? Или, может быть, они проходят к северу от Ирландии, а затем в Северный пролив? Какие новые противолодочные мероприятия введены англичанами? Сводятся ли они только к отражению атак подводных лодок на конвои или появились еще и независимые группы морских охотников? Какие районы Атлантики патрулируются с воздуха?

Неопределенность ситуации усиливалась моими личными сомнениями по поводу эффективности торпед и неуверенностью в том, что экипажи подлодок сумели справиться с негативными последствиями норвежских неудач, отразившимися на боевом духе. Я надеялся, что люди будут сражаться с прежним энтузиазмом, но тем не менее очень хотел, чтобы они как можно скорее получили возможность убедиться, что оружие их больше не подведет.

Поэтому я понимал, насколько важно, чтобы уже в самой первой операции был достигнут успех. 15 мая в этот регион отправилась первая подлодка. Это была «U-37» под командованием капитан-лейтенанта Ёрна. Она несла торпеды с усовершенствованными ударными взрывателями. К тому же мы надеялись, что магнитные взрыватели в магнитном поле Атлантики поведут себя лучше, чем в зоне Северной Норвегии и число отказов будет сведено к приемлемой величине.

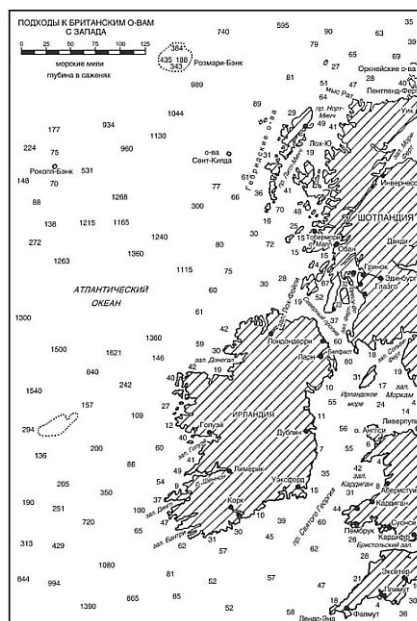
Еще до получения уточненной информации об активности противника в Атлантике я отправил «U-37» в район к северо-западу от мыса Финистерре, то есть в западную часть Английского канала, где судоходство всегда было напряженным и где операции против торговых судов имели высокую вероятность успеха.

Вскоре Ёрн доложил, что из двух выпущенных магнитных торпед две взорвались преждевременно, а еще две не взорвались вообще. Вряд ли это можно было считать удачным началом операции. Я даже начал склоняться к выводу, что магнитное взрывание в войне вообще бесполезно. Высокonaучные объяснения и всевозможные теории, постоянно выдвигаемые инженерными службами для объяснения причин неудач, не производили на меня серьезного впечатления. Я отказался впредь отягощать подводные лодки совершенно беспо-

лезным грузом и запретил использование магнитных взрывателей. В дальнейшем я решил полагаться только на ударные взрыватели. За последнее время они подверглись значительным усовершенствованиям, и я решил, что пусть уж взрыв будет менее мощным, зато более надежным. Последующие события подтвердили мою правоту – ударные взрыватели показали себя с лучшей стороны, а магнитные продолжали отказывать.

9 июня «U-37» вернулась на базу в Вильгельмсхафене после боевого похода в Атлантику. Проведя в море 26 суток, лодка потопила 43 тысячи тонн вражеского тоннажа. Полоса неудач закончилась. Мы снова доказали, что боевая мощь подводного флота высока. Не зря я так верил в своих людей. Я был очень благодарен командиру «U-37» за все, что ему удалось сделать. Он тоже отлично понимал, как много зависит от результатов его первого похода. Теперь команды других подлодок, которым также предстояло идти в Атлантику, могли не сомневаться: то, что сделали моряки с «U-37», сумеют сделать и другие. Психологический эффект норвежских неудач был окончательно преодолен.

Начался первый этап битвы за Атлантику. Для нас он стал особенно успешным. Сложилась весьма благоприятная ситуация для ведения военных действий против торгового судоходства противника. Норвежская кампания и необходимость сильного эскорта в Канале явились непосильным бременем для британских военно-морских и военно-воздушных сил, действовавших в Атлантическом океане. Поэтому наши подлодки довольно часто встречали суда, идущие независимо, а конвои охранялись слабо, причем зачастую воздушного эскорта не имели вообще. В июне 1940 года стало очевидно, что западная часть Английского канала продолжает оставаться крайне напряженным участком, по которому проходит множество торговых путей противника. Когда после успешного завершения наступательных операций против Франции, начавшихся 10 мая, мы получили французские порты на побережье Канала и Бискайского залива, британские конвои перешли с маршрута, проходящего к югу от Ирландии, на маршрут, проходящий к северу от нее, а оттуда в Северный пролив. Мы ожидали, что дальше этой точки конвои будут рассеиваться на обширной площади. Однако мы оказались не правы. Как правило, конвои следовали в походном порядке до широты Роколл-Бэнк (см. карту 4).



Вскоре, пользуясь сообщениями с подводных лодок, мы составили для себя полную картину активности противника. Я неизменно старался получать своевременную информацию о любых изменениях в организации движения британских судов. Если на протяжении двух дней я не получал сообщений о замеченных судах, то я сразу же приказывал перераспределить наши силы в Атлантике. Становилось все более очевидно, что у нас имеются все шансы достичь по-настоящему замечательных результатов. Не проходило и дня, чтобы какая-то из немецких лодок не потопила хотя бы одно судно.

Во время войны чрезвычайно сложно получить достоверную информацию. Поэтому я вовсе не был уверен, что правильно перераспределяю флот в море. Эффективность моих действий могла быть подтверждена только успешными действиями моих подопечных.

Сегодня мы точно знаем, какие меры по защите от нападений немецких подводных лодок принимались в те дни англичанами в районе к западу от Британских островов. С мая по октябрь 1940 года конвои, отправлявшиеся из Великобритании на запад, эскортировались только до 12° западной долготы, а позже – до 19°. Приблизительно на этих же долготах конвои, следующие в Великобританию, встречали силы эскорта. Конвои из Америки сопровождались канадскими эсминцами на 400 миль в глубь Атлантики. Всю остальную часть долгого пути по открытому морю через океан торговые суда обычно шли под охраной одного вспомогательного крейсера.

Чтобы усилить охрану конвоев, британский военный кабинет по инициативе У. Черчилля принял ряд решительных мер. 8 мая 1940 года англичане оккупировали Исландию, имея целью обеспечить военно-морские и воздушные базы для своих эскортных сил. Летом 1940 года Черчилль получил 50 американских эсминцев в обмен на передачу Соединенным Штатам военно-морских и военно-воздушных баз на Ньюфаундленде, Бермудах и в Вест-Индии.

Меры, принятые британским правительством по защите своих торговых конвоев от нападений подводных лодок, оказались не слишком эффективными. Не помогало и изменение маршрутов конвоев, что также практиковалось адмиралтейством. «Противник, – писал Роскилл, – быстро находил новые маршруты, по которым следовали наши торговые суда» (Война на море. Т. 1. С. 349). Частая перегруппировка подводных лодок, о чем я уже упоминал ранее, стала предметом постоянной тревоги англичан.

С самого начала новой фазы битвы за Атлантику я надеялся получить возможность атаковать конвой силами группы подводных лодок. От такого сражения можно было ожидать великолепного результата. Однако, имея в своем распоряжении крайне ограниченное число подводных лодок, я понимал, что обнаружить вражеский конвой в открытом море будет трудно. Поэтому я ввел новое правило, требующее от командиров подводных лодок немедленно докладывать о присутствии конвоя, если его положение позволяет организовать атаку силами нескольких подлодок, находящихся в непосредственной близости. Информация о конвоях противника поступала также со станций радиоперехвата командования ВМС. Большинство перехваченных и расшифрованных сообщений содержали инструкции о месте встречи конвоя и эскорта. Но их своевременную расшифровку произвести удавалось не всегда – как повезет. В период между июнем и сентябрем я сделал несколько попыток использовать эти сообщения для разработки совместных операций против конвоев для группы подводных лодок. Две подобные попытки в июне и одна в августе оказались неудачными, поскольку противник изменил место встречи и соответствующая информация перехвачена не была. А в августе мы получили информацию об изменении точки встречи, но на сутки позже. Все, что оставалось делать, это организовать преследование. В условиях плохой видимости и штормовой погоды конвой сумела догнать только одна подлодка, которая и потопила одно судно.

В сентябре снова было перехвачено сообщение о месте встречи конвоя и эскорта, на этот раз вовремя, за четверо суток до подхода конвоя из Америки. Я направил 4 подлодки, чтобы обнаружить конвой в Атлантике на $12^{\circ}15'$ западной долготы, что и было сделано. Снова ухудшилась погода, но, несмотря на бушующее море и 8-балльный порывистый ветер, наши подводные лодки потопили 5 судов. Во время этой атаки на «U-47» были полностью израсходованы торпеды, и я решил использовать эту лодку для ведения погодных наблюдений. Ей предстояло занять позицию к западу от 23° долготы, то есть в 750 миль от западного побережья Англии, и дважды в день передавать сообщения о погоде, что было чрезвычайно важно для нашей авиации.

Командир «U-47» Прин как раз находился на указанной позиции, когда прямо на него вышел очередной конвой, направляющийся из Северной Америки в Англию. И это несмотря на тот факт, что англичане должны были перехватить отправляемые Прином сообщения о погоде, то есть наверняка знали его местонахождение. Вероятнее всего, дело в том, что на больших расстояниях радиопеленг не дает результатов, достаточно точных для обходного маневра. Прин поддерживал контакт с противником, а я направил туда еще 5 подводных лодок. Ночью 21–22 сентября эти лодки совершили групповую атаку на конвой, состоящий из 15 груженных судов. Согласно информации британского адмиралтейства, они потопили 11 судов и повредили двенадцатое. Успех мог бы стать более полным, но не только у Прина, а еще на нескольких лодках закончились торпеды. Тем не менее общий результат был довольно-таки впечатляющим. В военном дневнике я записал: «Происшедшие в последние несколько дней сражения наглядно доказали, что принципы, разработанные в мирное время, как в отношении использования радио при нахождении рядом с противником, так и в части совместных действий подлодок при атаке на конвои, были правильными».

За этим сражением в середине октября последовали еще два аналогичных. В ночь с 16 на 17 октября подлодка «U-48» командира Блейхродта, находившаяся к северо-западу от Роколл-Бэнк, установила контакт с конвоем, следовавшим в Великобританию. Еще 5 подводных лодок, находившихся к северу и востоку от Роколл-Бэнк, были направлены к конвою. Это были «U-46» (командир Эндрас), «U-99» (командир Кречмер), «U-100» (командир Шепке), «U-101» (командир Фрауенгейм) и «U-123» (командир Меле). Подвергшись преследованию и атаке глубинными бомбами, «U-48» потеряла контакт с противником. Остальные лодки заняли позиции цепью, пересекающей наиболее вероятный маршрут движения конвоя, причем на некотором расстоянии к востоку от последних известных координат конвоя, поскольку лодкам требовалось время для занятия новой диспозиции. Кроме того, следовало убедиться, что подлодки обогнали конвой, поэтому был сделан расчет на появление конвоя в пределах видимости при свете дня. Утром 18 октября наши подлодки достигли заданных позиций. Все складывалось удачно, и уже вечером конвой попал в засаду. Во время серии атак с поверхности воды наши подлодки потопили 17 судов. Это был конвой SC-7, следующий из Австралии в Великобританию.

На следующее утро подлодки «U-99», «U-101» и «U-123», полностью израсходовав боезапас, взяли курс к родным берегам. В то же утро Прин, оставшийся в районе к западу от Роколл-Бэнк, установил контакт еще с одним конвоем, также следовавшим в Великобританию. Из всех подлодок, принимавших участие в операции накануне, к боевым действиям были готовы только «U-46», «U-48» и «U-100». Кроме того, командир Либе («U-38») и командир Кунке («U-28») были предупреждены о том, что конвой может приблизиться к их району операций. За исключением «U-28», находившейся слишком далеко, все перечисленные субмарины в ночь с 19 на 20 октября атаковали новый конвой HX-79 и потопили еще 14 судов. Той же ночью подводные лодки обнаружили обратный конвой HX-79A и потопили 7 судов.

Таким образом, только за три дня преимущественно во время ночных атак 8 немецких подводных лодок потопили 38 судов из трех различных конвоев. Ни одной подлодки не было потеряно. Я пришел к следующим выводам, которые и занес в военный дневник:

1. Операции продемонстрировали правильность принципа, который начиная с 1935 года доминировал в развитии тактики подводного флота и широко применялся в подготовке личного состава подводников. Я имею в виду то, что концентрированная цель, коей и является конвой судов, должна атаковаться также концентрированными средствами, то есть группой подводных лодок, действующих совместно. Это стало возможным благодаря развитию средств связи.

2. Подобные атаки стали возможными лишь после соответствующей подготовки офицеров и матросов.

3. Они возможны, только если в рассматриваемом районе находится достаточное число подводных лодок.

4. Чем больше подводных лодок находится в данном районе, тем больше вероятность обнаружить большее число конвоев, а значит, имеется больше возможностей для согласованных атак.

5. Присутствие большого числа немецких подводных лодок также означает, что после атаки морские подходы к побережью Великобритании останутся опасными. А в настоящее время почти все подводные лодки, израсходовав боезапас, вынуждены вернуться на базу.

6. Успех, подобный достигнутому, вовсе не является обязательным и непрямым результатом каждой операции. Туман, плохая погода, а также некоторые другие факторы могут полностью лишить участников атаки шансов на успех.

Однако решающим фактором всегда был, есть и будет человеческий, то есть способности командиров и экипажей.

Эти несколько фраз, как мне кажется, наиболее полно отражают проблему операций против конвоев. Остается только добавить несколько слов относительно своего последнего тезиса, я имею в виду о способностях командиров. На начальной стадии битвы за Атлантику, то есть в первых операциях после норвежского провала, у нас были такие командиры, как Прин, Герберт Шульце, Кречмер, Шепке, Эндрас, Либе, Лёт, Фрауенгейм, Вольфгарт, Ёрн, Йениш и другие – все, как на подбор, мужественные, отважные люди и опытные подводники. Они получили хорошую подготовку в мирное время и в первые месяцы войны успели проявить себя с самой лучшей стороны. В войне против торгового судоходства Великобритании они действовали храбро, умело, но не безрассудно и достигали превосходных результатов. Часто им приходилось действовать в одиночку, иногда группами, но они неизменно показывали высокий профессионализм и личное мужество. Они чувствовали себя «правителями морей», способными справиться с любыми оборонительными мерами, применяемыми противником. Степень их веры в свои силы может быть проиллюстрирована отрывками из военного дневника Отто Кречмера. Записи были сделаны после атаки на конвой в ночь с 18 на 19 октября.

«18 октября»

23.30. Атакуем правое крыло предпоследнего ряда. Выстрел из носового торпедного аппарата по крупному сухогрузу. Судно уклонилось, торпеда прошла перед ним и ударила в еще более крупное судно, следующее на расстоянии 1740 ярдов. Судно грузоподъемностью около 7 тысяч тонн получило пробоину под фок-мачтой и быстро затонуло. Полагаю, два носовых трюма были сразу же затоплены.

23.58. Выстрел из носового торпедного аппарата по большому сухогрузу грузоподъемностью примерно 6 тысяч тонн. Расстояние 750 ярдов. Торпеда ударила в борт под фок-мачтой. После взрыва торпеды над палубой поднялась высокая стена пламени и последовал

взрыв, разорвавший корпус. Облако дыма поднялось на 600 футов. Носовая часть судна оказалась полностью развороченной, судно охватило зеленое пламя.

19 октября

00.15. К горящему судну приблизились три эсминца и начали производить поиски вокруг. Я ушел юго-западным курсом, но вскоре снова восстановил контакт с конвоем. Все время слышал звуки взрывов торпед с других лодок. С эсминцев начали выстреливать осветительные снаряды – видимо, ребята ничего лучшего не придумали и решили таким образом успокоить друг друга. К тому же при ярком лунном свете это все равно ничего не дает. Приближаюсь к конвою сзади.

1.38. Выстрел из носового аппарата по сухогрузу грузоподъемностью около 6 тысяч тонн с расстояния 945 ярдов. Попадание под фок-мачтой. Судно сразу затонуло.

1.55. Выстрел из носового аппарата в следующее судно грузоподъемностью около 7 тысяч тонн с расстояния 945 ярдов. Попадание под фок-мачтой. Судно затонуло в течение 40 секунд».

За период с мая по октябрь включительно подводными лодками было потоплено 287 судов (1 450 878 тонн). Наиболее «урожайным» месяцем стал октябрь – 63 судна (352 407 тонн). Это было достигнуто благодаря организации совместных атак на конвой группой подводных лодок, применению тактики «волчьих стай».

По сведениям британской статистики, 70 % судов, потерянных в сентябре, затонули во время ночных атак немецких подводных лодок. Примерно такая же картина наблюдалась в октябре. Благодаря ночным операциям мы, по словам Роскилла, атаковали «самое уязвимое место обороны».

К данным о потоплении торгового тоннажа следует добавить уничтожение в этот же период вспомогательных крейсеров «Андания», «Каринфия», «Данвеган-Касл», «Скотстаун» и «Трансильвания» (49 234 тонны), а также эсминца «Верлвинд».

Доля каждой подводной лодки в общих результатах была очень высока. К примеру, в июне на каждую подводную лодку в море в сутки приходилось 514 тонн потопленного тоннажа противника, в июле – 593 тонны, в августе – 664 тонны, в сентябре – 758 тонн, а в октябре, ставшем для англичан месяцем великих потрясений, 920 тонн. Указанные цифры взяты из данных британской статистики.

За этот же период в Атлантике было потеряно 6 немецких подводных лодок. Среди них была «U-32» (лейтенант Йениш), которая несколько раньше, 28 октября, потопила «Эмпрес-оф-Бритн» грузоподъемностью 42 тысячи тонн после того, как корабль загорелся в результате немецкой бомбежки.

Конечно, потери были болезненными, но все же они могли считаться приемлемыми по сравнению с ущербом, нанесенным противнику.

Сколько же подводных лодок участвовало в достижении столь впечатляющего результата?

В начале войны мы имели, как уже говорилось ранее, 57 подводных лодок. К этому количеству в течение первого года войны добавилось 28 новых лодок. За этот же период 28 лодок было потеряно, в результате чего 1 сентября 1940 года мы обладали теми же 57 подлодками, что и перед началом войны.

Из общего количества в эксплуатации находилось 39 единиц. Вплоть до июля 1940 года в среднем только 12 подводных лодок одновременно находились в боевых походах. Учитывая, что половина времени любого похода тратится на то, чтобы дойти до оперативной зоны и вернуться обратно, непосредственно в боевых операциях одновременно участвовали только 6 подводных лодок. Они и вели войну против Великобритании.

1 сентября 1939 года мы имели 39 подлодок, готовых к выходу в море. 1 сентября 1940 года это число снизилось до 27. На то было две причины. Во-первых, 1 сентября 1940 года больше подводных лодок было занято на всевозможных испытаниях, а во-вторых, что более важно, больший процент подлодок был выделен для тренировок и обучения личного состава. Увеличение числа учебных судов началось еще в период норвежской кампании. Они располагались на Балтике и использовались для всесторонней подготовки личного состава для новых субмарин, которые стали поступать начиная с 1941 года.

Несмотря на это, общий объем потопленного тоннажа и доля каждой лодки в период с июля по сентябрь были выше, чем в первые месяцы войны. Этому, если не считать некоторого улучшения общих условий, в которых нам приходилось сражаться, в немалой степени способствовало приобретение французской военно-морской базы Лориан и портов Бискайского залива.

С мая 1940 года началась французская кампания, проводимая вооруженными силами Германии. Командование подводного флота следило за ее развитием чрезвычайно внимательно. Если армии будет сопутствовать успех, мы получим важное стратегическое преимущество, заняв базы на побережье Бискайского залива. Таким образом будет реализована наша надежда на улучшение неблагоприятного со стратегической точки зрения географического положения *vis-a-vis* Великобритании. Мы получим выход со своих «задворков» в юго-восточную часть Северного моря, окажемся на берегах Атлантики, где в основном и будет вестись война с Англией. Больше не будет опасности, что принятые противником меры не позволят субмаринам выйти в море, поскольку такие меры возможны только на мелководьях Северного моря. Более того, имея базы в Атлантике, расстояние, которое придется преодолевать подлодкам, чтобы достичь основных морских путей Великобритании, станет существенно короче. В атлантических операциях смогут участвовать даже 250-тонные субмарины.

Для нас станут доступными новые ремонтные мощности, а немецкие судовой верфи теперь смогут сконцентрироваться на постройке новых кораблей. В общем, обладание портами Бискайского залива стало чрезвычайно важным для развития подводной кампании немецкого флота. Теперь следовало приложить все усилия, чтобы не упустить дополнительные возможности, представившиеся благодаря коренному улучшению нашего стратегического положения в войне на море. В кампании против Франции подводный флот практически не участвовал. Тщательно охраняемые транспорты пересекали пролив, отделявший Англию от Франции, по никому не известным проходам в минных полях. Лишь однажды «U-13» командира Макса Шульце атаковала суда в проливе, но эта отчаянная попытка завершилась лишь потерей лодки.

В мае и июне военная кампания против Северной Франции шла полным ходом, а в это время командование подводного флота готовилось к перебазированию в порты Бискайского залива. На следующий день после заключения перемирия туда отправился поезд, нагруженный торпедами и необходимым оборудованием для технического обслуживания подводных лодок. Здесь же ехал технический персонал. В начале июня во Францию была отправлена разведывательная группа из моего штаба с задачей обследовать бискайские порты на предмет их пригодности к использованию в качестве баз подводного флота. Я ни минуты не сомневался, что, если на запад Франции будут перебазированы подводные лодки, там же будет располагаться штаб командования. Необходимость поддержания тесного и постоянного контакта с командирами и командами подводных лодок была вполне очевидной, а сделать это, находясь на большом расстоянии от баз, представлялось весьма затруднительным. Конечно, при этом неизбежно другое неудобство – удаление от штаба командования ВМС в Берлине, но с ним придется смириться и постараться преодолеть негативные последствия этого путем максимального улучшения средств связи. Кроме того, я считал необходимым

для себя находиться вблизи бискайских портов, чтобы лично наладить сотрудничество с авиацией, на которое возлагал большие надежды в будущем.

Чтобы принять окончательное решение, 23 июня я сам отправился на побережье Бискайского залива. В результате инспекционной поездки я пришел к заключению, что для переоборудования бискайских портов в базы для подводного флота необходимо выполнить следующие мероприятия:

- 1) организовать снабжение топливом, продовольствием, водой;
- 2) организовать производство мелкого ремонта;
- 3) после выполнения пунктов 1 и 2 перевести на новые базы все немецкие подводные лодки, действующие в Атлантике, и штаб командования подводного флота;
- 4) организовать производство капитального ремонта.

В последующие недели соответствующие подразделения командования ВМС занимались выполнением перечисленных выше задач. 7 июля «U-30» стала первой немецкой подводной лодкой, пришедшей из Атлантики в Лориан для получения топлива и боезапаса. 2 августа судовой верфь Лориана уже была готова принимать лодки в ремонт. Больше подлодкам, возвращающимся из Атлантики, не приходилось идти в Германию для выполнения ремонта и отпуска команды. Теперь они следовали в Бискайский залив. 29 августа штаб командования подводного флота переехал из Зенквардена (недалеко от Вильгельмсхафена) в Париж (временно). Там мы ожидали завершения оборудования моего нового командного пункта в Керневеле (недалеко от Лориана) средствами связи.

К преимуществам, полученным в результате захвата портов Бискайского залива, которые я уже перечислил ранее, очень скоро добавилось еще одно, весьма значительное. Ремонтные возможности Лориана оказались намного более эффективными, чем возможности перегруженных немецких доков. Процентное отношение подлодок в море к общему количеству подлодок возросло, как никогда ранее. Но и это еще не все. При общем увеличении числа дней в море на путь к оперативной зоне и обратно тратилось меньше времени. До июля 1940 года подлодкам приходилось преодолевать в среднем 450 миль (через Северное море и вокруг севера Великобритании), чтобы выйти в Атлантику. Теперь они экономили неделю на переходе, а значит, имели возможность дольше оставаться в оперативной зоне. То есть количество подводных лодок, непосредственно занятых в операциях против врага, тоже увеличивалось.

Только благодаря обладанию бискайскими портами при общем снижении численности подлодок количество одновременно занятых в боевых операциях возросло до 8–9 единиц, поэтому и достигнутые ими успехи были куда значительнее, чем в первые месяцы войны.

Представляется совершенно очевидным, что, имея мы в этот период больше подводных лодок, можно было достичь воистину грандиозных результатов. Помимо того что с получением каждой новой подлодки возросло бы число потопленных судов противника, увеличение общего числа подлодок дало бы еще одно неявное преимущество. Чем больше подводных лодок, тем больше пар глаз ведет наблюдение в море, а значит, тем больше вероятность обнаружения конвоя и тем меньше времени будет затрачено на его поиски. А результатом всего перечисленного стал бы рост доли потопленного тоннажа, приходящейся на каждую лодку в море в сутки.

Однако увеличение общего числа подводных лодок, готовых к боевым действиям, летом 1940 года было еще невозможным. Да и в то время мы еще не дошли до крайности — это, как я уже говорил, произошло в феврале 1941 года, когда число лодок, готовых к выходу в море, уменьшилось до 22. Летом 1940 года меня постоянно атаковали предложениями прекратить подготовку личного состава будущего подводного флота, а высвободившиеся при этом подлодки отправить в Атлантику, чтобы максимально полно использовать открывшиеся перед нами замечательные перспективы.

Подобные предложения я всегда решительно отвергал. Так можно было поступить, будь мы абсолютно уверены, что рост потерь англичан, который стал бы результатом использования дополнительно 22 подлодок, по большей части маленьких, заставит Великобританию искать пути к заключению мира. А такой вариант развития событий я считал совершенно нереальным. Я придерживался мнения, что только намного более высокие и увеличивающиеся от месяца к месяцу потери на море в конце концов сделают Великобританию более сговорчивой. Но чтобы добиться этого, нам нужно было намного большее число подводных лодок, чем то, что мы могли высвободить, прекратив обучение подводников. Именно об этом я неоднократно говорил еще до войны. Как и раньше, я считал, что увеличение объема строительства мощных подводных лодок – задача первостепенной важности. Одновременно с ее решением нам следует организовать и подготовку будущего плавсостава, людей, которые придут на эти новые лодки. Поэтому вопрос прекращения их практического обучения мною не обсуждался. Наоборот, я всерьез обдумывал возможность перевода дополнительного числа подлодок в разряд учебных.

Летом 1940 года я, как и раньше, верил, что война будет затяжной. Неоперившимся юнцам, обучавшимся на курсах командиров-подводников и искренне опасавшимся, что война закончится, а им так и не удастся повоевать, я всегда отвечал: «Не стоит волноваться. На вашу долю выпадет столько сражений, что они успеют вам надоесть до зубовного скрежета. Не забывайте, что нам противостоит самая могущественная морская держава в мире».

Заявление британского правительства от 18 июня, что страна будет продолжать сражаться, несмотря ни на что, я считал искренним и вполне естественным. Оно вполне соответствовало характеру англичан, которые никогда не отказывались от борьбы, не доведя дело до конца. Оно также соответствовало менталитету правительства, во главе которого стоял Черчилль, британским традициям ведения войны, да и не противоречило сложившимся обстоятельствам. Пока их островное государство и жизненно важные морские пути не подвергались смертельной опасности, англичане не видели смысла в прекращении войны. Поражение их главного союзника на континенте – Франции, – конечно, оказалось неприятным фактом, с которым нельзя было не считаться, но прямого влияния на жизнь англичан он не оказывал. Когда Франция капитулировала, я ни на минуту не поверил в то, что это может подтолкнуть англичан к принятию наших мирных предложений, в каких бы выражениях они ни были сформулированы. По моему убеждению, у нас не было выбора – только продолжать сражаться с величайшей морской державой. При этом я считал, что мы должны вести боевые действия таким образом, чтобы со временем поставить Великобританию перед необходимостью начать переговоры.

Самый быстрый способ достижения этой цели – вторжение и оккупация. Летом 1940 года немцами был составлен план вторжения, получивший название «Морской лев». В нем должны были принять участие все подводные лодки, включая учебные. Лично я не верил в успех вторжения. Командование ВМС считало (и довело свое мнение до сведения Гитлера), что первым делом мы должны обеспечить господство в воздухе в зоне над проливом. По моему, абсолютно обоснованно. Но одного только этого было недостаточно. Для успешного вторжения нам следовало обеспечить и господство на море. Ведь дело заключалось вовсе не в том, чтобы просто переправить войска через пролив. После этого необходимо было обеспечить их снабжение всем необходимым, причем в течение неопределенного промежутка времени. Да и подкрепление должно было поступать на остров регулярно. Мы же не господствовали ни в море, ни в воздухе и не имели возможности это обеспечить. Поэтому, на мой взгляд, командование ВМС заняло правильную позицию, не выступая против вторжения открыто, но делая очевидной необходимость предварительного решения нереальных задач. И поскольку мое мнение совпадало с мнением командования ВМС, я даже в период, когда шла подготовка к вторжению, продолжал заниматься подготовкой новых команд под-

водников и ведением боевых действий в Атлантике. 5 сентября я изложил свою позицию главнокомандующему ВМС и заручился его поддержкой. Он оставил за собой право в случае обострения ситуации принять решение о прекращении тренировок и направлении всех учебных подлодок для участия во вторжении.

Второе стратегическое направление, открытое для нас, – это завоевание Средиземноморья и вытеснение англичан со Среднего Востока. Для последних это имело бы тяжелые последствия и значительно улучшило бы наши позиции в Европе благодаря укреплению южного фланга. Однако, хотя потеря Средиземноморья и утрата завоеванных позиций на Ближнем Востоке оказались бы для Великобритании прискорбными, все же это был косвенный удар, так же как и потеря Франции в качестве союзника. Все это не представляло реальной и прямой угрозы острову и жизненно важным коммуникациям. Опять же, покорение Средиземноморья не могло быть выполнено только силами наших итальянских союзников. Обязательно потребуются помощь Германии, причем как на суше, так и на море. Единственный способ предоставления помощи на море – отвлечь и без того совершенно недостаточные силы, ведущие неравный бой с великой морской державой на решающем театре военных действий – в Атлантике. Иными словами, требовалось все тщательно и всесторонне обдумать, прежде чем рекомендовать правительству начинать стратегическое наступление в Средиземноморье или даже приступить к планированию этих операций.

Чтобы сделать Великобританию более сговорчивой, по моему мнению, для нас оставался возможным только один, третий стратегический курс – вести войну на морских коммуникациях; это единственное, что затрагивало интересы страны непосредственно. Именно от морского судоходства напрямую зависело ведение Великобританией войны, и при наличии реальной, серьезной угрозы политический курс страны не сможет не измениться. Поэтому нам необходимо придерживаться именно этого курса и попытаться извлечь максимум выгоды для себя. Все ресурсы военной стратегии Германии должны быть сосредоточены на жизненно важной задаче ведения войны на море, принимая во внимание наличие у нас несомненных преимуществ, приобретенных благодаря победе над Францией.

Было очевидно, что на уничтожение флота противника потребуется много времени. По оценкам наших экспертов, в 1940 году английские и американские судоверфи строили ежемесячно 200 тысяч тонн тоннажа, не приходилось сомневаться, что противник примет все возможные меры для увеличения этой цифры. Но увеличение будет происходить поэтапно и поэтому почувствуется не сразу. Да и потребности в тоннаже будут постоянно увеличиваться, поскольку военный потенциал англичан будет напрямую зависеть от наличия тоннажа. Таким образом, наша цель очевидна – топить как можно больше судов и как можно быстрее. Но прежде чем мы сможем выполнить эту задачу, нам следует позаботиться о средствах для решения, то есть обеспечить себя самым эффективным оружием для ведения войны против торгового судоходства, иными словами, построить как можно больше подводных лодок и как можно быстрее. Именно такого мнения я придерживался и не упускал возможности его высказать.

В октябре 1940 года 8 подводных лодок, действуя одновременно, потопили 63 судна (352 407 тонн) – бесспорно, тяжелейшая потеря для Великобритании. Тоннаж ее флота неуклонно уменьшался. Но, как я уже неоднократно упоминал, я всегда настаивал, чтобы одновременно действовали не 8, а 100 подводных лодок! Таким количеством мы могли бы достичь решающих результатов в войне против торгового судоходства. Таково было и есть мое мнение, и, как мы сегодня знаем, я был далеко не одинок. В изложенной Черчиллем истории Второй мировой войны красной нитью проходит мысль о том, что самой страшной опасностью для Великобритании он считал именно немецкие подводные лодки и что Германии следовало сделать ставку именно на этот вид оружия (см. приложение 4).

Черчилль верил в это и действовал соответственно. Он лично следил за мероприятиями по противолодочной защите, проводимыми комитетом по обороне, принимал непосредственное участие в решении всех задач, связанных с битвой за Атлантику. Для этого в военном кабинете был создан специальный комитет, куда помимо премьера вошли некоторые министры, а также первый морской лорд, глава штаба ВВС и научные советники.

Все ресурсы, имеющиеся в распоряжении британского правительства, были задействованы для противостояния угрозе со стороны подводного флота Германии. И делалось это по инициативе и с полного одобрения премьер-министра Великобритании.

А как обстояли дела у нас? Даже после начала войны глава государства не сделал ничего, чтобы скоординировать усилия всех заинтересованных лиц и направить их к главной цели: созданию и расширению единственного оружия, которого опасались англичане, – подводного. Мы были очень далеки от того, чтобы сделать ставку на подводный флот.

Для англичан – правительства, военного командования и нации в целом – необыкновенная важность битвы за Атлантику была фактом совершенно очевидным. В Германии дело обстояло не совсем так. Мы в основном следили за развитием событий на земле, почему-то пребывая в уверенности, что победа на суше одновременно станет поражением Великобритании на море. То, что где-то в далекой Атлантике жалкая горстка подводных лодок ведет сражение, победа в котором могла бы решить исход войны, командованию вооруженных сил Германии было не дано понять.

9. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА И СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Подводная война в Атлантике. – Постройка подводных лодок дома. – Оперативные и учебные подразделения подчинены фон Фридебургу. – Моя вера в подводный флот. – Новая судостроительная программа. – Противодействие Геринга. – Нежелание Гитлера сотрудничать

Офицер, командующий подводными лодками, был подобен двуликому Янусу. Одно из его лиц было постоянно обращено в сторону Атлантики, а другое – к дому. Командир, так же как и офицеры штаба, всячески старались облегчить участь субмарин, ведущих нелегкий бой с противником. Они радовались, когда подлодкам удавалось добиться успеха, испытывали разочарование, когда в далекой Атлантике дела шли не так, как хотелось бы. Оставаясь на берегу, офицеры искренне переживали за судьбу каждого и всегда чувствовали огромное облегчение, если долгое время молчавшая лодка снова выходила в эфир. Когда же подлодка возвращалась на базу, все с тревогой ждали сообщения о том, что она благополучно миновала прибрежные воды, где было полно мин и нередко появлялись вражеские субмарины. Потеря каждой лодки была тяжелым ударом для всех береговых офицеров, им тоже требовалось время, чтобы вновь собрать все силы для продолжения борьбы.

Если появлялась возможность, я всегда старался побывать на подлодке сразу же после ее возвращения из боевого похода, поговорить с людьми.

Должен признаться, что, видя их – усталых, изнуренных многодневным напряжением боевого похода, побледневших и небритых, одетых в неизменные кожаные куртки, покрытые пятнами масла и морской соли, я до боли в сердце чувствовал, насколько они мне близки. Между нами была некая связь, существование которой невозможно объяснить словами, но и разорвать тоже нельзя.

Во время таких посещений я обычно от имени главнокомандующего сообщал о наградах, к которым капитан представлял своих людей. Замечу, что, когда речь шла о наградах, на подводном флоте никогда не было никаких проволочек. Через день или два после возвращения из боевого похода подводник обычно получал возможность отправиться в отпуск и продемонстрировать друзьям и родственникам новенькие медали. Я считал практику немедленного награждения участников боевых действий очень важной психологически. Офицеры и матросы могли сразу получить все, что заработали честным трудом, и это доставляло им удовольствие. Иначе подводник вполне мог уйти в следующий поход и не вернуться, тогда у командования останется чувство вины и сознание невыполненного долга по отношению к человеку, отдавшему жизнь за родину.

Другое лицо офицера, командовавшего подводными лодками, было обращено к дому. Именно там строились новые подводные лодки, которых так катастрофически не хватало. Там они проходили испытания, там на них приходили новые команды, закончившие подготовку.

В этой связи я бы хотел вкратце остановиться на некоторых организационных моментах, имеющих прямое отношение к подводному флоту.

В мирное время подготовка плавсостава обладала несомненным приоритетом. Она была организована в тех же морских районах, где проходили учения офицерского состава. Тренировки и учения проходили под моим личным наблюдением и руководством силами

как оперативного, так и административного персонала. После начала войны все пришлось менять. Первоочередной задачей стали операции против врага, и выполнение этой задачи требовало всего моего времени и внимания. Для руководства боевыми операциями мой командный пункт был перенесен туда, где можно было легко установить связь как с лодками в море, так и с вышестоящим командованием. А подготовка команд продолжала осуществляться на Балтике, в единственном морском районе, где отсутствовала опасность появления неприятеля. С учетом перечисленных факторов и была произведена реорганизация.

В то время мы считали, что руководство операциями и надзор за подготовкой кадров должны координироваться и направляться одним административным руководителем, а подготовка команд вестись в соответствии с оперативными требованиями момента. Поэтому было чрезвычайно важно, чтобы учебные подразделения получали самую свежую информацию об успехах наших подлодок, а также изменениях в тактике противника, проводимых им противолодочных мероприятиях и оборонительных мерах. Также мы должны были следить, чтобы любые новые инструкции, касающиеся процесса обучения, как можно скорее внедрялись в практику. Для этой цели мы практиковали направление в школы опытных офицеров и старшин в качестве инструкторов.

Все это предполагало наличие нескончаемого потока приказов, рапортов и прочих документов между штабом и учебными подразделениями. Только таким образом новые подлодки с новыми экипажами можно было довести до состояния готовности к боевым действиям. Только так можно было свести к минимуму потери из-за некачественной подготовки или незнания противника.

Чтобы этого достичь, оперативные и учебные подразделения должны быть, как говорится, «сделаны из одного теста» и оставаться под единым командованием.

В 1938 году службы, подчиняющиеся тогда капитану фон Фридебургу, были переданы в распоряжение офицера, командовавшего подводными лодками. 1 апреля 1940 года, согласно долгосрочным планам назначения офицеров, разработанным командованием ВМС еще в мирное время, он должен был принять у меня командование подлодками. Для меня планировалась поездка на Дальний Восток, после чего я должен был принять командование дивизионом тяжелых крейсеров класса «Хиппер», который мне следовало сформировать до 10 октября 1940 года, и отправиться в длительный поход. Однако война перечеркнула эти планы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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