

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА



ФРИДРИХ РУГЕ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ
ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

1939–1945

Фридрих Руге Военно-морской флот Третьего рейха. 1939-1945

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=618745

Военно-морской флот Третьего рейха. 1939–1945: Центрполиграф; М.; 2003

ISBN 5-9524-0263-1

Аннотация

Фридрих Руге – вице-адмирал, командующий ВМС ФРГ – приводит малоизвестные факты о боевых операциях германских ВМС в период Второй мировой войны, анализирует военную обстановку в Европе, сравнивает стратегии Германии, Великобритании, США, Японии, Франции, Италии. Автор проводит исследование структуры высшего командования Германии, Великобритании и других европейских стран, взаимоотношений германских ВМС и Адольфа Гитлера, дает яркие портреты главкомов ВМС Германии вице-адмирала Редера и гросс-адмирала Деница.

Содержание

Предисловие	4
Вступление	6
Введение	7
Глава 1	8
Глава 2	19
Глава 3	31
Глава 4	43
Глава 5	54
Глава 6	65
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Фридрих Руге

Военно-морской флот

Третьего рейха. 1939–1945

Предисловие

Информация, полученная от противника, всегда не только представляет исключительный личный интерес, но и имеет огромную профессиональную ценность для всех участников войны. Когда с «той стороны» появляется правдивая информация, подтверждающая то, что знали или о чем догадывались лишь единицы в высших военных и правительственных кругах, то это зачастую приводит к шокирующей переоценке различных этапов своих планов и операций. Книги тех лидеров бывшего противника, которые не только обладают знанием о прошедших событиях, но и могут ясно рассказать о них, немедленно становятся предметом для изучения высшими военными и государственными кругами, а также историками и широкой общественностью всех стран, участвовавших во Второй мировой войне.

Такую книгу написал вице-адмирал Фридрих Руге. В ней он рассказал об операциях германского военно-морского флота в период 1939–1945 гг.

Начав с краткого описания истоков превращения Германии в мировую военно-морскую державу в начале XX в. и практически полного изгнания ее с морских просторов в соответствии с Версальским договором по результатам Первой мировой войны, книга адмирала Руге рассказывает о том, как трудолюбиво и очень эффективно небольшая группа профессиональных немецких военных моряков возрождала флот Германской республики. Когда в стране установилась диктатура Адольфа Гитлера, их работа не стала легче. Адольф Гитлер имел «сухопутное» мышление – как бывший солдат, он намеревался создать прежде всего огромную сухопутную армию и всемогущие военно-воздушные силы. Они укреплялись людьми и вооружением в первую очередь, а интересы флота страдали. Офицерский состав военно-морского флота не рассматривался Гитлером как персона грата, так как они заботились об обороне страны больше, чем о господстве нацистской партии.

Адмирал Руге ярко описывает картину безрассудного вовлечения страны в войну, к участию в которой, как известно, военно-морской флот не был готов, войну, которая, как обещал Гитлер, не начнется еще в течение многих лет и которая ни в коем случае не будет вестись против Великобритании – ведущей морской державы того времени.

Но когда война началась, германский военно-морской флот действовал смело и эффективно, доставив много беспокойства британскому Адмиралтейству, а также и нам, когда США в нее вступили. В книге подробно описана поразительная морская операция по захвату Норвегии, приведены конкретные планы операции и рассуждения германских лидеров в ходе ее осуществления. Впервые автор, компетентный в нюансах морской тактики и стратегии, описывает трагическое планирование, которое крылось за строительством «карманных линкоров» и гигантских суперлинкоров «Бисмарк» и «Тирпиц», действия немецких подводных лодок и их асов – командиров Прина, Кречмера, Шепке и других, которые чуть не морили голодом Британские острова и осветили побережье США пожарами торпедированных танкеров и транспортов.

В книге есть раздел о том, какую роль сыграли ВМС Германии в сражениях на Средиземном море, причем большой интерес вызывает анализ автором операций союзного Германии итальянского военно-морского флота и его роли в партнерстве диктаторов.

В заключительной главе адмирал Руге снимает завесу неизвестности с современного германского военно-морского флота и говорит о его месте среди флотов демократических государств и планах на будущее.

Немцы всегда были хорошими моряками и смелыми, предприимчивыми воинами. Хорошо, что в возможной будущей войне они будут выступать с нами, а не против нас и что новый германский военно-морской флот, который теперь является частью флота НАТО в Европе, возглавляет человек, написавший эту книгу, – вице-адмирал Фридрих Руге, командующий военно-морскими силами Федеративной Республики Германии.

Уильям Д. Леги

адмирал флота, военно-морские силы США,

начальник штаба Верховного главнокомандующего вооруженных сил США в 1942–1949 гг.

Вступление

Цель этой книги – дать общее описание боевых операций на море во время Второй мировой войны, показать взаимное влияние морских и наземных операций, отметить, что война на море оказывает очень серьезное воздействие на сухопутные военные кампании, а морская стратегия – на принципиальные политические и военные решения. Даже сегодня это влияние не всегда до конца оценивается. Рассказ ведется в основном о событиях, касающихся Германии и Западной Европы, и операций германского и итальянского военно-морских флотов. Операции в Атлантическом бассейне представлены более полно, чем грандиозные морские сражения и десантные операции в Тихоокеанском регионе. Однако же следует упомянуть все крупные тихоокеанские операции, даже те, в которых германские силы непосредственно не участвовали, потому что в глобальной войне, как, например, Вторая мировая, любая операция неприятеля или союзников, независимо от ее масштабов, может иметь далеко идущие и серьезные последствия для стратегии и тактики на любом театре военных действий.

Заключительная глава (или эпилог) информирует читателя о состоянии современного германского военно-морского флота и в максимально возможной степени обеспечивает связь книги с самыми последними событиями.

Описание событий не претендует на всеобъемлющий характер. Пока что в Германии нет центрального военного архива, имеющихся исторических материалов все еще недостаточно. Однако стало возможным использовать ряд до настоящего времени не опубликованных источников. Кроме того, личный опыт автора и его контакты с большинством немецких офицеров, упомянутых в книге, а также со многими иностранными офицерами дали много полезной информации.

Чтобы сохранить краткость и объективность повествования, в книге приводится только сжатая информация о персоналиях и руководстве.

Автор выражает благодарность тем, кто помогал ему информацией, и всегда будет приветствовать критические замечания, поправки или новые сведения.

Ф. Руге

вице-адмирал ВМС ФРГ

Куксгафен, 3 июня 1957 г.

Введение

И земля, и вода, и воздух используются человеком для распространения творимых им войн во все уголки нашей планеты. Суша – древнейшее поле боя; в течение многих тысяч лет сухопутные войны оказывали сильнейшее влияние не только на участников, но и на мирных жителей воюющих стран. Уход молодых призывников или резервистов, возвращение раненых, бегство побежденных войск, разрушения и полнейшее нарушение привычного жизненного уклада каждого, в случае когда армия разбита и враг вторгается на территорию страны, – все эти события, трагически повторяясь, оставляют глубокий след в сознании народов, и особенно немцев. Для них подобный опыт неразрывно связан с сушей, поскольку именно в центре Европейского континента чаще всего скрещивались мечи. Чтобы избежать нового кошмара – воздушных бомбардировок, люди искали убежища под землей и пришли к выводу, что это является неизбежной особенностью войны на суше.

Однако германский народ в ходе Первой мировой войны не сразу понял, что недостаток сырья и голод были прямым результатом английской блокады. Для тех, кто жил на земле и за счет земли, война на море была понятием отвлеченным. Они не сумели понять, что морская держава гораздо более эффективно действует против средств снабжения противника, чем против его войск. Корабли, уничтоженные в море, исчезают в его глубинах, а их названия просто вычеркиваются из некоего списка. Обычный гражданин очень редко ощущает на себе последствия перипетий морской войны. Соответственно, политические и военные деятели склонны к преуменьшению опасности этой войны и степени воздействия, которое морская держава может оказать на удаленные от нее континентальные районы.

Семилетняя война, которая может считаться первой из мировых войн, представляется немцам как конфликт в Центральной Европе, в котором Пруссия вела жестокую оборонительную войну против трех великих держав и пыталась удержать за собой Силезию. В то время как на суше происходили многочисленные сражения за этот регион, поражения Франции на море в сражениях при Лагосе и Кибероне в 1759 г. окончательно решили судьбу Северной Америки и Индии в пользу Великобритании, обеспечив таким образом мировое господство последней на следующие 150 лет. Поэтому неудивительно, что американский историк в работе о Семилетней войне отводит Пруссии только полстраницы.

Мировые войны 1914–1918-х и 1939–1945 гг. представляются нам как цепь гигантских сражений, сменяемых на более или менее длительные периоды позиционными боями, которые, несмотря на отдельные блестящие победы Германии, привели наконец к истощению ее сил и военному краху. Даже сегодня лишь начинают осознавать тот факт, что, когда Германия, вслед за Испанией и Францией, попыталась добиться превосходства в Европе, она, как и ее предшественники, была побеждена морской мощью своих соперников или что десантные операции американцев в Тихом океане позволили им преодолеть обширные пространства, что и вызвало чрезвычайно быстрое поражение Японии.

Недостаточное внимание взаимосвязи между войной на суше и на море уделяется не только в Германии, но и в других странах, и это становится особенно ясно применительно к ситуации, сложившейся после 1945 г., и к «холодной войне», которая до сих пор омрачает наше существование.

В данной ситуации представляется целесообразным подробно изучить события на море, чтобы выяснить их значение для Германии, граничащей с могущественной сухопутной державой, с одной стороны, и с морскими державами – с другой, поскольку очевидно, что она нуждается в последних, если не хочет стать жертвой первой.

Глава 1

ПОСТУЛАТЫ ВОЙНЫ

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Прошло то время, когда армия представляла всю боевую мощь нации и когда большие войны можно было проводить и выигрывать с помощью исключительно сухопутной стратегии. То же самое можно сказать и о войнах на море, ведшихся совместно или отдельно от войн на суше. Стратегия формулирует постулаты и основные идеи при проведении каждой войны. Следовательно, тотальная война, как войны нашего времени, требует тотальной стратегии: суммы – или, лучше, интеграции – многоплановых усилий государства или группы государств. Только путем интеграции государство может направлять разнообразные и постоянно изменяющиеся ресурсы на ведение наступательной или оборонительной войны или для предотвращения угрозы войны.

Поэтому стратегию в широком смысле надо понимать как точку зрения и решения государственного деятеля, вырабатываемые с помощью военного политика, психолога и ведущих промышленников, экономистов, представителей науки и техники. В формировании этой всеобъемлющей «большой стратегии» от военных участвуют только высшие руководители – то есть главнокомандующие вооруженных сил и начальники их штабов. Командующие фронтами, группами армий или силами на театрах военных действий участвуют в выработке только частной или ограниченной стратегии, которая охватывает оперативные планы, составляемые в соответствии с общими директивами большой стратегии. Главнокомандующие на театрах военных действий распоряжаются выделенными им силами, подвозят их к полю боя и принимают решения об их дислокации и группировке. Как только военная операция началась, на передний план выходят вопросы тактики.

Отмеченные принципы применимы также и к экономике, промышленности, финансам и науке страны и, прежде всего, к общей политике государства.

ПРИНЦИПЫ ВЕДЕНИЯ ВОЙНЫ

Война является инструментом политики. То, что это плохой инструмент, признается широко, но отнюдь не повсеместно. Следовательно, политические деятели должны все еще учитывать возможности возникновения войны, а военные – быть готовы вести ее. Конечной целью войны является мир, и оружие в войне должно использоваться только для того, чтобы подавить волю противника, на которого не действуют никакие другие средства. Основные принципы, которых следует придерживаться в процессе, называемом войной, определяются здравым смыслом и поэтому просты в понимании. Эти принципы должны быть применимы ко всем военным усилиям нации – в области политики, войны и экономики. По этой причине во главе большой стратегии обычно стоят государственные деятели, имеющие широкую общую культуру и значительный опыт общения с представителями различных слоев общества, а не военные, которые не обладают столь обширным кругозором. Если государственный деятель хорошо разбирается в военных вопросах, как Густав Адольф и Уинстон Черчилль, или военачальник знаком с политикой и экономикой, как Цезарь в Галлии или Джордж Вашингтон, это, естественно, является их дополнительным преимуществом.

И все же лидер не должен поддаваться соблазну выступать в роли игрока и самостоятельно передвигать пешки на этой доске. Тем не менее похоже, что соблазн выступить в

такой роли очень велик, например, Черчилль вникал не столько в оперативные, но и в тактические вопросы в ущерб своим прямым обязанностям государственного деятеля. А в результате он не сумел разработать такую внешнюю политику, которая позволила бы его стране воспользоваться плодами военных побед и принесла реальный мир.

Видимо, по этой причине в последнее время небольшие, но тщательно подобранные комиссии под руководством государственных деятелей обеспечивают более эффективное управление вооруженными силами, чем единовластный, хотя и профессиональный, способ в тоталитарных странах.

Хотя основные принципы ведения войны требуют четкости и ясности, у специалистов всегда будут существовать различия во взглядах по тем или иным вопросам. Но главные требования – это ясная и конкретная цель и соответственное сосредоточение сил и средств. Эти требования должны быть применимы как к стратегии, так и к оперативному искусству и тактике. Однако на практике не всегда все так просто, как это излагается на бумаге. Проще сформулировать ясную цель для чисто военной тактики и оперативного искусства, чем для большой стратегии. Последняя определяется под воздействием различных интересов, которые для достижения цели частенько предлагают двигаться совершенно несхожими путями. И если даже в начале конфликта существует ясная стратегическая модель, нередко бывает трудно сохранить ее из-за серьезно и постоянно изменяющихся условий большой войны и бесконечной суматохи столкновений различных мнений по политическим, экономическим и военным вопросам.

Стратегическая концентрация наступательных сил требует смелости, уверенности в себе и готовности нести ответственность, поскольку при этом обязательно возникают неизбежные слабости в других местах. Свои собственные слабости всегда хорошо известны и обычно считаются более серьезными, чем таковые у противника; поэтому беспокойство о собственной безопасности часто мешает полной концентрации наступательных сил.

В начале Первой мировой войны Германия имела только частичную стратегическую задачу – для армии. Этой задачей было сначала нанести поражение Франции, а затем бросить все свои силы против России. Если бы этот план был реализован, условия для борьбы с третьим и самым трудным противником – Великобританией – были бы весьма благоприятными. План потерпел неудачу из-за недостаточной концентрации сил: стратегически – потому что потенциальная ударная мощь германского военно-морского флота осталась неиспользованной, в то время как силы армии для выполнения смелого плана Шлиффена¹ были напряжены до предела; оперативно – потому что наиболее важное правое крыло германской армии вместо того, чтобы получить максимальное усиление, было ослаблено во время операции в результате отправки двух армейских корпусов в Восточную Пруссию в ходе военных операций.

Великобритания во Второй мировой войне рассматривалась в качестве главного противника, и быстрая победа над Францией, бесспорно, улучшила бы перспективы в войне с ней. Но для этого не было ни внятного стратегического плана, ни энергичного сосредоточения сил для наступления, не говоря уже о координации стратегических усилий держав Оси против Великобритании. Италия вступила в войну без какого-либо плана и вообще никогда не формулировала свои задачи в области большой стратегии.

¹ План войны, разработанный немецким начальником штаба графом Альфредом фон Шлиффеном до Первой мировой войны, предусматривал в случае континентальной войны быстрое сокрушение Франции. По этому плану левое крыло германского фронта вблизи границы со Швейцарией должны были удерживать относительно малые силы, в то время как большая часть войск концентрировалась на правом – чтобы, быстро преодолев Люксембург и Бельгию, прорвать оборону французов и затем, после поворота налево, окружить большую часть французской армии, вынуждая ее к капитуляции или интернированию в Швейцарию. План потерпел неудачу в 1914 г. прежде всего потому, что начальник генштаба Германии ослабил армию на правом фланге, чтобы усилить ее левый фланг.

Два других принципа войны – это экономичность и взаимодействие. Экономичность подразумевает бережливое расходование ресурсов, которые даже у самых сильных государств не беспредельны не только в войсках, но и в стране в целом. Того, что перерасходовано в одном месте, будет недоставать в другом, и, возможно, решающем. Экономичность и взаимодействие тесно связаны с принципом концентрации сил. Это правило действует не только в отношении вооруженных сил, но и любого другого вида деятельности, полезной для государства в войне. Каждый военачальник, вероятно, знаком с примерами того, как сложно бывало достичь единства действий в последней войне. В случае совместных действий союзников добиться взаимодействия было еще труднее. В целом если Великобритания и США достигали взаимодействия почти всегда, то Германия и Италия только временами.

Другой группой взаимосвязанных принципов являются наступательный характер действий, секретность, внезапность и мобильность. Совершенно справедливо, что теоретически оборона – менее изнуряющий метод ведения войны, и все же без наступления невозможно подавить волю врага к сопротивлению. Успех наступления зависит от сокрытия своих приготовлений от противника, обеспечения внезапности, а также гибкости как в стратегии, так и собственно в ведении вооруженной борьбы.

И наконец, жизненно важным принципом является простота. Это особенно важно при масштабном планировании, а также при реализации планов. Тщательность, к которой мы в Германии до некоторой степени предрасположены, должна соотноситься с ожидаемыми от нее выгодами.

Все эти основные положения должны применяться к войне вообще: они столь же уместны для операций на суше, как и на море или в воздухе; в вопросах психологической войны действуют так же, как в области промышленности и вооружений. Но практическое использование этих концепций будет изменяться в зависимости от специфики соотношения различных факторов в той или иной ситуации.

СУША КАК ТЕАТР ВОЙНЫ

Хотя тридцать процентов земной поверхности представляют собой сушу, значительная ее часть не подходит для военных действий. Крупномасштабная война на суше в том виде, как она осуществляется так называемыми цивилизованными странами, характеризуется действиями многомиллионных армий на обширных фронтах. Такие армии могут противостоять друг другу в течение многих лет подряд при условии их нормального материально-технического обеспечения и поставок необходимого вооружения. Целью войны является нанести поражение и уничтожить или пленить неприятельскую армию; а методы ведения предполагают прорыв обороны противника и окружение, чему часто предшествует истощение сил. В современной войне, базирующейся на научно-техническом прогрессе, истощение сил может наступить очень быстро, как только одна из держав прошла пик своей мощи, после которого исход войны решается скоростью расходования резервов. Организация интенсивного снабжения, которая так нужна для всех современных крупномасштабных операций, зависит от страны и от густоты и состояния транспортной сети: железных дорог, автомагистралей, водных путей. Обслуживание коммуникаций требует множества людей и большого расхода топлива. В чисто континентальных военных конфликтах, участниками которых являются страны, достигшие полной автаркии, может оказаться, что и наступательные операции, и снабжение войск осуществляются исключительно по суше, как, например, в захватнических войнах Чингисхана или в австро-германской войне 1866 г. Но австро-итальянский конфликт, возникший одновременно с австро-германской войной, включал операции на море (сражение у острова Лисса). С тех пор не было такой войны, в которой море не составляло бы ее часть в качестве поля сражения или средства коммуникации.

МОРЕ КАК ТЕАТР ВОЙНЫ

Почти все семь десятых поверхности Земли, покрытые водой, могут быть использованы для плавания судов, кроме нескольких скованных льдом районов и мелководных участков, находящихся обычно вблизи побережья. Так как все океаны связаны друг с другом, море может рассматриваться как самый большой «континент». Тот, кто контролирует море, владеет столбовой дорогой для массовых перевозок, которая не подвержена порче, имеет, правда, несколько узких проходов, но на ней не существует крутых подъемов и спусков и ее невозможно разрушить. Передвижение по морю более экономично, чем по суше. С другой стороны, человек не может находиться в море без корабля; он не может там окопаться и поэтому не способен «оккупировать» море, поскольку продолжительность плавания кораблей в море, как правило, не превышает нескольких недель или месяцев.

КОНТРОЛЬ НАД МОРЕМ: РОЛЬ МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ

Цель войны на море – не допустить его применения противником для перевозок и широко использовать для своих собственных нужд. Здесь в лучшем случае можно контролировать ограниченные участки, но не обширные районы моря. Поэтому самый верный способ получения контроля над морем заключается в том, чтобы уничтожить флот противника, поскольку строительство новых кораблей занимает много времени и для этого потребуется несколько лет. Если же нет никакой возможности ликвидировать неприятельский флот, тогда можно применить менее радикальное средство – установить блокаду. Испытанная временем прямая блокада – то есть блокада непосредственно вблизи побережья противника – в настоящее время неприменима, кроме отдельных случаев, поскольку неприятельские прибрежные воды могут быть эффективно защищены авиацией, минами и кораблями-торпедоносцами.

Для осуществления боевых операций на море все силы должны быть сконцентрированы, тогда как для охраны транспортных судов боевые корабли должны быть рассредоточены. Все события морской войны характеризуются колебаниями между этими двумя противоположностями.

В отдельных случаях, когда этому способствуют географические условия, неприятель может быть принужден к капитуляции либо в результате перехвата его путей снабжения без уничтожения его флота, как это случилось с Германией в Первую мировую войну, либо путем уничтожения его флота без вторжения в страну, как это было с Японией во Вторую мировую. Но обычно держава, контролирующая обстановку на море, способна высадить на побережье противника в его уязвимых местах свои войска, обеспечив перевес в силах при десантировании и участие флота в уничтожении его обороны в прибрежных районах. В таких случаях преимущество более коротких внутренних коммуникаций, которыми обычно владеет обороняющаяся сторона, утрачивается, поскольку морские коммуникации нападающей стороны имеют гораздо большую пропускную способность.

Войну на море, по существу, нельзя вести независимо от суши. Как часть общей стратегии воюющей стороны, война на море начинается на суше; она нацелена – часто косвенно – на население вражеской страны; и она неизменно зависит от крупных технических комплексов – портов и верфей – как у себя в стране, так и за границей. Самого по себе мощного флота недостаточно, чтобы получить и сохранять контроль над морем; необходимы существенные сопутствующие факторы, такие, как большой торговый и транспортный флот, наличие удобно расположенных баз, а также правительство, способное мыслить морскими категориями. На эти принципы и должна опираться настоящая морская держава. Понятие *военно-морская держава* уступает предыдущему, так как предполагает просто владение военно-

морским и торговым флотом и наличие военно-морских интересов. Несмотря на мощный флот, в 1914 г. Германия была только *военно-морской державой*, поскольку из-за географического положения и отсутствия баз она не смогла разместить свои силы так, чтобы держать под контролем главные маршруты океанского судоходства.

Понятие морской державы связано с определенным типом государства. Олицетворением такого государства в древние времена были Афины, а в наше время – Англия. Функции обороны эти державы возлагали на флот; их экономика основывалась на морской торговле, а их стратегия предусматривала приобретение баз и союзников. Эти государства были способны использовать ресурсы всего мира, и, пока сохранялись их флоты, было трудно или даже невозможно на них напасть. Источник их мощи находится вне сферы воздействия любого противника, поэтому они могли устоять после поражений своих экспедиционных сил или союзников за морем. Они направляли главные усилия на осуществление контроля над морем и в конечном итоге пожинали плоды такого подхода, побеждая неприятеля, истощенного войной на суше или отсутствием поставок. Накануне обеих мировых войн ведущие германские политические деятели не принимали во внимание значение и потенциальные возможности господства на море. Если бы они ясно представляли его важность, они приняли бы большие усилия, чтобы избежать войны, особенно в 1939 г.

Государства, обладающие необходимыми условиями для обеспечения господства на море, не всегда используют вытекающие из этого преимущества. С середины XVII до начала XIX столетия Франция обладала мощным флотом, который часто превосходил британский флот как в тактике, так и в боевой технике. Она также имела протяженную береговую линию, превосходные верфи и население, обученное мореходному искусству, и владела базами во всех регионах мира. Тем не менее она снова и снова направляла свои устремления и энергию на сухопутную экспансию в восточном направлении. В результате это принесло ей некоторые территориальные приобретения, но ценой потери мировой империи и такой большой крови, что и сегодня Франция лишь с трудом сохраняет место одной из великих держав.

Выдающиеся достижения небольшой Швеции с населением менее миллиона человек в Тридцатилетней войне стали возможными только благодаря тому, что ее мощный флот господствовал в Балтийском море, так что ее собственная территория была защищена от любого нападения. Руководитель военного блока ее противника Валленштейн знал, что делал, когда он требовал создания военно-морского флота. Швеция утратила господство в Северной Европе, когда Карл XII, оказавшийся неспособным понять значение морского могущества, стал пренебрегать своим флотом и неправильно использовать его.

Рост Британской империи в период между XVII и XIX столетиями известен всем. Наиболее серьезная неудача империи – потеря американских колоний – была в значительной степени обусловлена ошибочной политикой, однако окончательно увековечил ее временный переход роли морской державы к Франции. Ныне Соединенные Штаты отняли у Англии роль ведущей морской державы со всеми вытекающими из этого последствиями.

ВОЗДУХ КАК ТЕАТР ВОЙНЫ

Воздух окружает Землю – как сушу, так и море. Высокие горы – единственный вид рельефа, который оказывает некоторое влияние на операции в воздухе. Пересечение береговой черты и действия над морем не представляют каких-либо технических трудностей, однако создают определенные психологические проблемы. Современные самолеты способны находиться в воздухе непрерывно в течение нескольких дней, хотя для этого требуются специальное оборудование и средства, они могут преодолевать тысячи миль за один полет. Они больше не зависят от значительных изменений погоды и поэтому могут выбирать самый короткий маршрут между любыми двумя пунктами на земной поверхности. И все же

самолеты вынуждены прекращать операции даже чаще, чем корабли, ибо поломки двигателей или нехватка топлива вынуждают их к немедленной посадке. Поэтому для обеспечения действий боевой и транспортной авиации необходимо иметь широкую сеть пунктов наземного обслуживания.

Главные цели военно-воздушных сил находятся не в воздухе, а на суше или на море. По этой причине не бывает сражений между армадами бомбардировщиков; только легкие силы – истребители – сражаются друг с другом и с бомбардировщиками. Из-за высоких скоростей и непродолжительности пребывания самолета в полете добиться господства над обширными воздушными пространствами можно, только обеспечив большой перевес в силах. Далее, усилия, затрачиваемые на техническое обслуживание транспортной авиации, значительно больше, чем на наземный или морской транспорт. Поэтому объем воздушных перевозок несравним с двумя последними, хотя он и может оказать решающее влияние на наземные операции. Противнику сложно нарушать воздушные коммуникации из-за их относительной рассредоточенности, быстрой оборачиваемости и мобильности. Таким образом, борьба с воздушными перевозками значительно менее важна, чем с судоходством противника.

В некоторых странах военно-воздушные силы выделяют как третий вид вооруженных сил. Военно-воздушные силы могут претендовать на это только в том случае, если они способны проводить стратегические операции в воздухе; в остальных же случаях они просто являются новым и очень мощным средством, способным повысить эффективность традиционных видов оружия.

Тут можно привести сравнение с появлением артиллерии в XIV в. – 500 лет назад. Артиллерия имела гораздо большую дальность действия и разрушительную мощь по сравнению с существовавшим до того оружием, но она так никогда и не стала самостоятельным видом вооруженных сил, хотя прошло определенное время прежде, чем она была интегрирована в сухопутные и морские силы.

Тактическая армейская авиация усиливает артиллерию, тяжелое пехотное оружие и разведку. Тактическая авиация военно-морского флота – это огневая мощь, торпедное вооружение и разведка – причем с гораздо большим радиусом действия по сравнению с боевыми кораблями. В последней войне авианосец занял место линкора в качестве основы флота по одной простой причине – его оружие может действовать на больших расстояниях и эффективнее поражать цель. При этом авианосная авиация всюду признается как неотъемлемая часть флота и, следовательно, морского могущества, а современная война на море является, по существу, воздушно-морской войной.

Стратегические военно-воздушные силы проникают в глубокий тыл противника, в районы, на которые прежде совершала набеги кавалерия, но в последних войнах надежно защищенные от этой угрозы созданием протяженных и устойчивых фронтов. Какой из методов является более эффективным – современный с применением бомбардировщиков или операции, подобные рейду Шермана по южным штатам во время Гражданской войны в США, – вообще дискуссионный вопрос. В настоящее время самолет ни в коем случае не является единственным оружием, способным действовать далеко за линией фронта. Эти функции противника все больше и больше берут на себя ракеты в сочетании с экономической и психологической войной и диверсиями.

Вследствие огромных объемов перевозок авиация не может являться основным транспортным средством в войне, по крайней мере до тех пор, пока не появятся источники энергии более мощные, чем нынешние, а пока военно-воздушные силы имеют намного меньше прав на самостоятельность, чем военно-морской флот. Это объясняет, почему потерпели полную неудачу попытки применения самостоятельной воздушной стратегии в соответствии с идеями Дуэ и почему «стратегические» ВВС потребовали огромных усилий только для того, чтобы дублировать действия других. Тут лучшим примером являются бомбардировки Япо-

нии, которые разрушили ту часть японской промышленности, которая уже не работала в связи с недостатком сырья в результате господства на море Соединенных Штатов Америки.

ПРИБРЕЖНЫЕ ВОДЫ

Полоска воды вдоль берега, подверженная воздействию как сухопутной, так и морской стихий и называемая обычно «прибрежные воды», является особым театром военных действий. Ширина водной поверхности тут не определена, но зависит от дальности действия малых кораблей: торпедных катеров, малых тральщиков и других катеров и малых кораблей. Она также зависит от максимального расстояния от берега, на котором могут быть поставлены мины, от силы базирующейся на берегу авиации и той роли, которую играют военно-воздушные силы в операциях на море.

Специфика прибрежных вод определяется характером побережья, числом портов и небольших бухт и глубиной воды, которая, в свою очередь, определяет применение донных или якорных мин. Если глубина воды слишком велика, мины вообще невозможно установить. Погода и самое море играют большую роль в боевых действиях у берега. Часто граница прибрежных вод примерно совпадает с мелководным прибрежным шельфом, который оканчивается резким понижением уровня морского дна. Все суда, входящие в порты или покидающие их, должны пересечь эту опасную зону, и, разумеется, к крупнейшим портам тяготеет высокая интенсивность судоходства.

Прибрежные воды – это место для крупных или малых десантных операций или набегов на определенные пункты. Береговая полоса и прибрежные воды могут являться серьезной преградой, но вместе с тем они представляют заманчивую цель для современных операций. Обеспечение контроля над этими зонами во время войны требует решения ряда специфических проблем, которые только недавно стали предметом изучения военной науки. В последних войнах прибрежные воды приобретали все более возрастающее значение; они явятся жизненно важным фактором в любой грядущей войне. Следовательно, крайне важно уделить пристальное внимание решению боевых задач в прибрежных водах.

ЕДИНАЯ СТРАТЕГИЯ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ

В то время как ни виды вооруженных сил, ни отдельные рода войск не претендуют на собственную стратегию, они имеют право на то, чтобы была разработана такая стратегия, которая бы полностью использовала их особенности и потенциальные возможности. Если мы проанализируем те войны, в которых военно-морские силы самостоятельно решили исход войны, как Англия в период правления Кромвеля, мы увидим, что они отнюдь не следовали некоей самостоятельной морской стратегии, а действовали в рамках общей стратегии государства. В соответствии с ней море считалось доминирующим фактором, однако она предусматривала, что и на суше противнику придется несладко.

По результатам Первой мировой войны германский рейхсвер² разработал «Руководство по оперативному взаимодействию родов войск». Опыт Второй мировой войны показывает необходимость разработки общих правил оперативного взаимодействия между различными родами войск, а также военной стратегии, охватывающей все виды вооруженных сил, действующих на различных театрах войны. Эта военная стратегия составляет неотъемлемую часть общей стратегии государства или союза государств, то есть глобальной стратегической идеи, необходимой для ведения тотальной войны.

² Рейхсвер – армия Германии.

Далее мы рассмотрим стратегию Второй мировой войны и в особенности выводы, касающиеся стратегии военно-морского флота.

ОРУЖИЕ ВОЙНЫ НА МОРЕ

Война на море предусматривает уничтожение ресурсов противника, а не его населения. До 1939 г. артиллерия была самым старым и, несомненно, самым важным видом оружия на море, поэтому главным кораблем любого флота был линкор, живучий и сильно бронированный корабль, вооруженный самыми мощными орудиями. Гонка, начавшаяся с ввода в строй английского «Дредноута» в 1905 г. и приведшая к наращиванию калибров орудий, толщины брони и размеров кораблей, в 1922 г. получила десятилетнюю отсрочку в результате подписания Вашингтонского морского договора. Договор ограничивал стандартное водоизмещение линкоров 35 тыс. т (эквивалентными 40 тыс. т полного водоизмещения) и калибр их орудий – 16 дюймами. Общий тоннаж, разрешенный основным морским державам, составлял:

Великобритания и США – по 525 тыс. т;

Япония – 315 тыс. т;

Франция и Италия – по 175 тыс. т.

Таким образом, Великобритания и Соединенные Штаты могли иметь по 15 линкоров, Япония – 9, Франция и Италия – по 5. Советская Россия не была включена в этот список, а Германия в ту пору все еще подчинялась специальным статьям Версальского мирного договора.

Между прочим, Вашингтонский договор положил конец строительству линейных крейсеров – кораблей, вооруженных орудиями такого же калибра, как линкоры, но обладавших намного более высокой скоростью и, соответственно, меньшей броневой защитой. В 1930-х гг. все линкоры новой конструкции имели скорость по крайней мере 28 узлов, а в некоторых случаях – более 30.

Вашингтонский договор также ограничил параметры следующего за линкором по мощности орудий корабля – тяжелого крейсера. Его стандартное водоизмещение не должно было превышать 10 тыс. т, а калибр артиллерийского вооружения – 8 дюймов. Тяжелый крейсер превратился в особый класс кораблей отнюдь не эволюционным путем. Вышеуказанное ограничение было установлено в связи с тем, что в то время параметры британских крейсеров значительно превышали характеристики крейсеров в военно-морских флотах других стран. Хотя тяжелые крейсера, имеющие скорость от 32 до 35 узлов, были быстрее, чем линкоры, они уступали последним в огневой мощи и в броневой защите. Поэтому они были не только относительно дороже, но и намного уязвимее линкоров. Однако состязание в строительстве тяжелых крейсеров началось, вследствие чего дополнительным Лондонским соглашением в 1930 г. (в котором Франция и Италия не участвовали) было решено ограничить общий тоннаж этой категории кораблей следующим образом:

США и Великобритания – по 180 тыс. т;

Япония – 108 тыс. т.

Некоторые из тяжелых крейсеров были оснащены также «морским оружием второго ранга» – торпедами, устанавливаемыми в надводных или подводных торпедных аппаратах. Этот самодвижущийся снаряд развивал скорость от 35 до 40 узлов и нес заряд взрывчатого вещества массой около 1000 фунтов, что значительно превышает массу заряда большого артиллерийского снаряда самого крупного калибра. Детонация торпеды происходит либо при ударе о борт судна, либо в результате магнитного или акустического воздействия судна, когда торпеда проходит вблизи него. Разрушительное действие торпеды намного пре-

вышает мощность артиллерийского снаряда, однако вероятность поражения цели, особенно в том случае, когда последняя перемещается с высокой скоростью, весьма мала. Кроме того, эффективная дальность действия торпеды меньше дальности действия орудий линкора, который может открывать огонь на расстоянии от десяти до пятнадцати миль и накрывать цель последовательными скорострельными залпами. Торпеда – оружие для неожиданной ночной атаки эсминцев, торпедных катеров и подводных лодок (атакующих с поверхности воды), а самолеты-торпедоносцы и субмарины в подводном положении могут использовать торпеды и днем. Их также применяют такие средства, как сверхмалые подводные лодки.

На тяжелых крейсерах торпеда является вспомогательным оружием. Гораздо более важным для всех надводных кораблей представляется мощное зенитное вооружение с первоклассными приборами управления огнем. В ходе Второй мировой войны разные флоты использовали этот класс кораблей с разной степенью эффективности. Тяжелые крейсера уже находились в строю к началу войны в 1939 г., и те страны, которые ими располагали, использовали их в различных целях: таких, как охранение и конвоирование, прикрытие транспортных судов, крейсерские операции и артиллерийский обстрел побережья и даже вместо линкоров на второстепенных театрах военных действий.

Вооружение легких крейсеров состояло из 6-дюймовых орудий, водоизмещение составляло от 6 до 8 тыс. т (или вплоть до 10 тыс. т в трех крупнейших военно-морских флотах). Большинство легких крейсеров было также оснащено надводными торпедными аппаратами, а некоторые из них были переоборудованы в крейсера противовоздушной обороны. Позднее крейсера ПВО стали проектировать специально. Легкие крейсера применялись для ближней разведки, а также эскортирования более тяжелых кораблей и охраны торговых судов в качестве флагманских кораблей флотилий эсминцев.

«Рабочие лошадки для любых дел» эсминцы – это корабли с хорошими мореходными качествами, способные развивать скорость от 36 до 40 узлов и имеющие мощное торпедное вооружение и батарею 4,7– или 6-дюймовых орудий, а также противолодочное вооружение и локаторы. Предшественниками эсминцев, водоизмещение которых в период между войнами выросло примерно до 2 тыс. т, были миноносцы – небольшие корабли водоизмещением 200–300 т.

Роль былых миноносцев перешла к торпедным катерам водоизмещением приблизительно 100 т, вооруженным одной или двумя торпедами и способным развивать скорость до 45 узлов. Торпедные катера – это оружие прибрежного действия.

В обеих мировых войнах наиболее эффективным торпедоносным кораблем была подводная лодка, предназначенная для войны в океане. Ее водоизмещение составляет от 500 до 2 тыс. т и, в исключительных случаях, 5 тыс. т. Меньшие подводные лодки водоизмещением от 200 до 250 т предназначались для защиты прибрежных вод, а самые маленькие классифицировались как средства ближнего боя.

Диверсионно-штурмовые средства – это малые надводные или подводные аппараты, цель которых – скрытно подобраться к кораблям или важным объектам противника и уничтожить их с помощью мощных зарядов типа торпед и мин, обычных или специальных диверсионных. Так как радиус действия малых боевых средств ограничен, они обычно доставляются в район цели по суше или на более крупных судах. Их лучше применять против неподвижных целей, например портовых сооружений или кораблей, стоящих на якоре. Диверсионно-штурмовые средства включают взрывающиеся катера-торпеды с зарядом в носовой части; «боевые колесницы» – управляемые торпеды с экипажем в один-два человека, вооруженные подвешиваемой снизу боевой торпедой или каким-либо другим отделяющимся боезарядом; а также сверхмалые подводные лодки с одной или двумя торпедами, крепящимися к корпусу.

Мины являются третьим видом оружия войны на море. Их постановку иногда осуществляли специальные быстроходные корабли – минные заградители, но, как правило, их ставили легкие крейсера, эсминцы, вспомогательные корабли, подводные лодки или самолеты. Мины используются только в прибрежных водах. Из-за веса минрепа якорную мину можно ставить только на глубинах приблизительно до 350 м, а донная мина с акустическим или магнитным взрывателем эффективна только на глубинах менее 50 м.

Мины – единственное оружие войны на море, которое в некотором смысле способно изменять географические условия, делая определенные районы непроходимыми для судоходства. Поэтому к участкам моря, объявленным опасными из-за мин, обычно относятся крайне серьезно и избегают их, как если бы это была суша. Противник может очистить опасную зону от мин, проведя длительную и трудоемкую операцию траления. Эффективность заграждений из якорных мин через год или два сильно снижается, потому что мины отрываються от минрепов. Донные мины представляют опасность в течение более десяти лет.

Разные флоты сделали весьма различные выводы из опыта применения морской авиации в годы Первой мировой войны, но все пришли к выводу, что истребители, бомбардировщики и самолеты-разведчики необходимы в море точно так же, как и на суше. Различия касались того, должны ли самолеты создаваться специально для войны на море, где базироваться – на суше или на авианосцах, кому подчиняться – военно-морскому флоту или военновоздушным силам, а также что – торпеды или бомбы – должно стать их главным морским оружием. На практике сама война решила эти вопросы вне зависимости от теорий мирного времени или требований соперничающих структур.

По Вашингтонскому договору водоизмещение авианосцев не должно было превышать 27 тыс. т, однако некоторые, переоборудованные из линкоров или линейных крейсеров, превышали эту величину. Артиллерийское вооружение авианосцев было ограничено 8-дюймовым калибром, а общий тоннаж этого класса кораблей составлял чуть больше четверти показателя, установленного для линкоров.

В результате авианосцы оказались далеко позади тяжелых крейсеров как по суммарному водоизмещению, так и по общему количеству кораблей. Стоит отметить, что эксперты ведущих морских держав – участники Варшавской конференции – низвели авианосцы на второстепенные роли.

Первая мировая война также продемонстрировала всю важность быстрой, надежной и недоступной для перехвата противником передачи приказов и сообщений. Мало того, что при передаче радиосигналов противник мог засечь местоположение кораблей, он мог перехватить сами радиосообщения и расшифровать их, в случае если они передавались закодированными. Германский военно-морской флот не жалел усилий, чтобы учесть этот опыт. Корабли или оперативные соединения в море старались соблюдать полное радиомолчание до контакта с противником. Если же во время длительных походов корабли должны были нарушать радиомолчание, они использовали систему коротких сигналов, чтобы не дать противнику шанс запеленговать их. Кроме того, руководство флота при управлении операциями с берега стало применять передачу радиосообщений без подтверждения о приеме со стороны адресата. Применение высокоэффективных шифровальных машин сделало невозможным для противника расшифровку радио-сообщений. С другой стороны, германская радиоразведка (радиоперехват, расшифровка сообщений, радиопеленгация) достигла весьма высокого уровня еще в мирное время, и это позволило немцам раскрывать планы противника. В ходе войны служба связи Германии смогла долго сохранять это преимущество и тем самым во многих случаях компенсировать слабость своих военно-морских сил.

До начала и в ходе Второй мировой войны все ведущие флоты стремились решить задачу определения местонахождения целей – то есть установление места кораблей и расстояния до них: на поверхности моря – с помощью радара, излучающего ультракороткие

волны, и под водой – с помощью гидролокационных приборов (сонары, асдики). Далее, те страны, которые в результате полученного боевого опыта или из-за особенностей географического положения больше занимались минами, разработали разнообразные устройства для траления и разминирования.

Германия находилась в особом положении, поскольку ее военно-морские силы были строго ограничены Версальским договором. Ей разрешалось иметь в полной боевой готовности только следующие корабли:

6 линкоров водоизмещением 10 тыс. т с 11-дюймовыми орудиями.

(Сравните это с параметрами, принятыми на Вашингтонской конференции для других ведущих держав: водоизмещение 35 тыс. т и 16-дюймовые орудия.)

6 легких крейсеров водоизмещением 6 тыс. т с 6-дюймовыми орудиями.

(Предельные показатели Вашингтонской конференции – соответственно 10 тыс. т и 8-дюймовый калибр³.)

Германскому флоту разрешалось также иметь 12 миноносцев водоизмещением 800 т, 12 – 200 т и небольшое число вспомогательных судов. Иметь авианосцы, самолеты и подводные лодки запрещалось. Очевидное стремление великих держав разрешить Германии иметь лишь каркас флота поневоле вызвало негодование населения Германии.

³ Автор приводит параметры тяжелых крейсеров, дополнительно намекая, что Германии их иметь не разрешалось. (Примеч. ред.)

Глава 2

ВЗГЛЯД В ИСТОРИЮ

Поражение Германии в 1918 г. в значительной степени можно объяснить ее неспособностью мыслить и действовать как подобает морской державе. Этот факт менее удивителен, чем то, что германский флот вообще оказался в состоянии противостоять самой большой морской державе того времени. Дело в том, что Германия не являлась морской державой с тех пор, как в конце XVII в. в вихре германских и европейских идеологических войн распался Ганзейский союз. Несмотря на выдающуюся роль Ганзы в Северной и Западной Европе, ее морское могущество не было результатом деятельности правительства и поэтому не оставило никакого следа в умах немцев. Выход Нидерландов из Германской конфедерации и изменение главных торговых путей в результате великих географических открытий были теми факторами, которые ускорили падение Ганзы и способствовали тому, что к концу XIX в. морское влияние Германии оказалось незначительным и она не претендовала на роль морской державы. Образование новой германской империи в 1871 г. привело к быстрому росту ее населения и промышленности, приобретению колоний, увеличению импорта и экспорта, что и дало толчок бурному развитию торгового флота и расширению морских интересов страны. Осознав свою силу, Германия захотела защитить свои растущие морские интересы, и поэтому при Вильгельме II адмирал Альфред фон Тирпиц преобразовал ее военно-морской флот из малого прибрежного в мощный флот открытого моря.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ГЕРМАНИИ НА МОРЕ В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ

Увы, флоту Германии предстояло пережить трагическую судьбу. В Ютландском сражении он доказал, что способен бороться на равных с британским, однако через три года последовал печальный финал в Скапа-Флоу. Какова была главная причина этого краха? Хотя материальная часть и численность личного состава германского флота быстро росли, они не сопровождалась соответствующим развитием стратегических и оперативных взглядов на использование мощного флота, который при дальности плавания не более 5 тыс. миль не имел ни единой заграничной базы для дозаправки топливом своих кораблей, работающих на угле.

Но в чисто технических вопросах немцы были хорошо подготовлены. Уже в 1910 г. они проводили эксперименты с использованием на линкоре силовой установки, работающей на жидком топливе. Но руководство германского флота полагало, что кульминацией морских операций станет сражение – вероятно, эта концепция была заимствована из практики войн на суше. Поэтому ожидалось, что Британия будет вынуждена блокировать мощный флот Германии, а это обязательно привело бы к морским сражениям в Северном море в районе острова Гельголанд. Были надежды, что превосходство Германии в технике, подготовке личного состава, персонале и подвижности, по крайней мере, компенсирует количественный перевес противника в кораблях. Однако в действительности Англия ограничилась установлением дальней блокады Северного моря, осуществляемой из баз в Шотландии, и перекрыла Ла-Манш. Тем самым были перерезаны морские коммуникации Германии и обеспечена эффективная защита собственных.

В то время у Германии не существовало единого штаба руководства войной, не было единой военной, а тем более – политической стратегии. Поэтому Флот открытого моря находился в Гельголандской бухте в ожидании сражения, которое так и не произошло, в то время

как сухопутная армия упустила победу во Франции. Германский флот мог оказать давление в направлении Ла-Манша; появления двух легких крейсеров в районе Терсхеллинга несколькими неделями позже было достаточно, чтобы заставить Англию отвести далеко на запад транспортный маршрут через Ла-Манш. В качестве альтернативы германский флот мог бы действовать в Балтийском море против фланга русских войск, препятствуя таким образом их продвижению в Восточную Пруссию. Любая из этих операций могла иметь решающее значение, однако их могло предпринять только высшее командование, обладающее морским мышлением. Увы, в то время немцы все еще были полностью захвачены идеями континентальной сухопутной войны. После сражения на Марне и вплоть до сражения на Сомме не было сделано ни одной попытки, чтобы захватить Северную Францию. Если бы германский флот мог использовать порты Дюнкерк, Булонь и Кале, а также южное побережье Ла-Манша, то это предоставило бы ему дополнительные оперативные возможности.

К началу Первой мировой войны личный состав германского военно-морского флота был хорошо обучен и имел высокий боевой дух. Офицерский корпус отличался высокой образованностью и однородностью. Офицеры в основном были выходцами из растущего во всех отношениях среднего класса. Правда, встречались и представители аристократии, но они не играли заметной роли. Отмечался повышенный интерес к техническим наукам. Управление находилось на очень хорошем уровне, но оно не было готово к условиям длительной войны, причем для больших кораблей бездеятельной. Не уделялось и должного внимания тому, какое влияние техника оказывает на население. Рядовой и младший командный состав армии набирался с помощью обычного массового призыва, моряки – из торгового и рыболовецкого флота, а люди для обслуживания техники – из промышленности. Срок службы составлял три года. Подобно офицерам, младший командный состав набирался по всей Германии, одни давали согласие на 12-летнюю службу и начинали с учеников, другие – как добровольцы на четыре года. В лучшем случае (при, как минимум, 25-летней выслуге) они могли дослужиться до звания старшего унтер-офицера, но не могли стать офицерами. Командный состав запаса из торгового флота играл второстепенную роль, которая не соответствовала его возможностям.

Только после того, как Западный фронт перешел к позиционной войне, германский военно-морской флот попытался нанести удар по британским морским коммуникациям. В феврале 1915 г. началась неограниченная подводная война, но после некоторых начальных успехов она была прекращена из-за малочисленности подводного флота и колебаний политической стратегии Германии. Британскому флоту не требовалось вести боевые действия в германских водах для защиты собственных морских коммуникаций, и именно теперь германский флот должен был принудить неприятеля к активным действиям.

В январе 1916 г., когда адмирал Рейнхард Шеер стал главнокомандующим Флота открытого моря, он осуществил весьма эффективную акцию, используя тот факт, что англичане оказались гораздо более чувствительны к артиллерийскому обстрелу своих приморских городов, чем этого можно было ожидать исходя из их количества и географического положения. Организуя ряд набегов на восточное побережье Англии, Шеер надеялся заманить основные силы британского флота в центральную часть Северного моря и вынудить их принять сражение. Тем временем английский флот продолжал наращивать силы и достиг почти двойного превосходства над германским. Однако Шеер полагал, что лучшая выучка его моряков – особенно при ведении ночного боя – и качественное превосходство в технике принесут ему победу. Кроме того, расположение подводных лодок на путях движения флота противника должно было обеспечить информацию о его перемещениях и позволить им атаковать неприятельские корабли, а разведка с дирижаблей – обеспечить защиту Флота открытого моря от неожиданных действий противника и предоставить ему тактическое преимущество в начале сражения.

События 1916 г. доказали правильность этих предположений. Трижды стечение обстоятельств предотвратило столкновение между флотами, но в четвертый раз – у Ютланда – флоты встретились, правда, в бою не участвовали дирижабли и были задействованы только одна или две подводные лодки. Тем не менее сражение завершилось тактическим успехом немцев, хотя этого оказалось недостаточно для изменения стратегической ситуации. Стало ясно, что таким способом преодолеть удушающую британскую блокаду не удастся. Тогда политическое и военное руководство Германии вновь обратилось к стратегии нанесения ударов по британским морским коммуникациям подводными лодками – единственным видом оружия, способным достичь их. Новая тактика подводных лодок, предусматривающая атаки без предварительного предупреждения, не была признана существовавшими тогда нормами международного права⁴.

Чрезвычайно успешная кампания, осуществленная немецкими подводными лодками, имела серьезные, но не гибельные последствия для Великобритании. Однако она способствовала вовлечению в войну Соединенных Штатов с их могущественными вооруженными силами, что в результате окончательно предопределило поражение Германии. Подчиняясь воле победителей, Германия была вынуждена сдать свой флот в Скапа-Флоу.

НЕМЕЦКИЙ ФЛОТ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Скапа-Флоу ознаменовал конец Флота открытого моря, а Версальский мирный договор возвестил о создании малого прибрежного флота Германии – так, по крайней мере, полагали победители. Однако командный состав германского флота в 1920 г. прекрасно знал, что их немногие допотопные корабли не могли справиться даже с самой незначительной угрозой, хотя мог с гордостью вспоминать достижения флота в прошлом.

В результате Версальского договора Польша превратилась в потенциального противника Германии, и, соответственно, впервые оперативные планы лидеров возрождающейся Германии в 1930-х гг. предполагали нападения с этой стороны. Вскоре и Франция, а затем и Россия также стали расцениваться как возможные противники. Было бы довольно трудно ожидать, что война против этих стран в случае объединения их сил будет успешной, но при присоединении к ним Англии ситуация становилась совсем безнадежной. По этой причине командующий новым германским флотом гросс-адмирал Эрих Редер запретил любые мероприятия или военные игры флота с упоминанием Англии в качестве предполагаемого противника.

Предшественники Редера адмиралы Бенке и Ценкер также считали главной задачей преобразование небольшого архаичного флота в эффективную боевую силу, которая была бы полезна для союзника, потому что в одиночку Германия, возможно, не смогла бы устоять в войне против Франции. Поэтому устаревшие германские корабли использовались для обучения персонала и разработки новых тактических идей. Тщательное изучение уроков предыдущей войны позволяло вскрыть причины успехов или неудач и указывало пути создания и последующего применения современного флота. Именно благодаря искусству и энергии этих трех адмиралов – Бенке, Ценкера и Редера – за относительно короткое время из руин был воссоздан самостоятельный и эффективный флот.

Личный состав нового флота заметно отличался от того, который был накануне войны 1914 г., поскольку, согласно статьям Версальского договора, Германия согласилась комплектовать его профессиональными моряками. Срок службы матросов и унтер-офицеров составлял 12 лет, офицерского состава – 25 лет, ежегодное обновление кадров не должно было

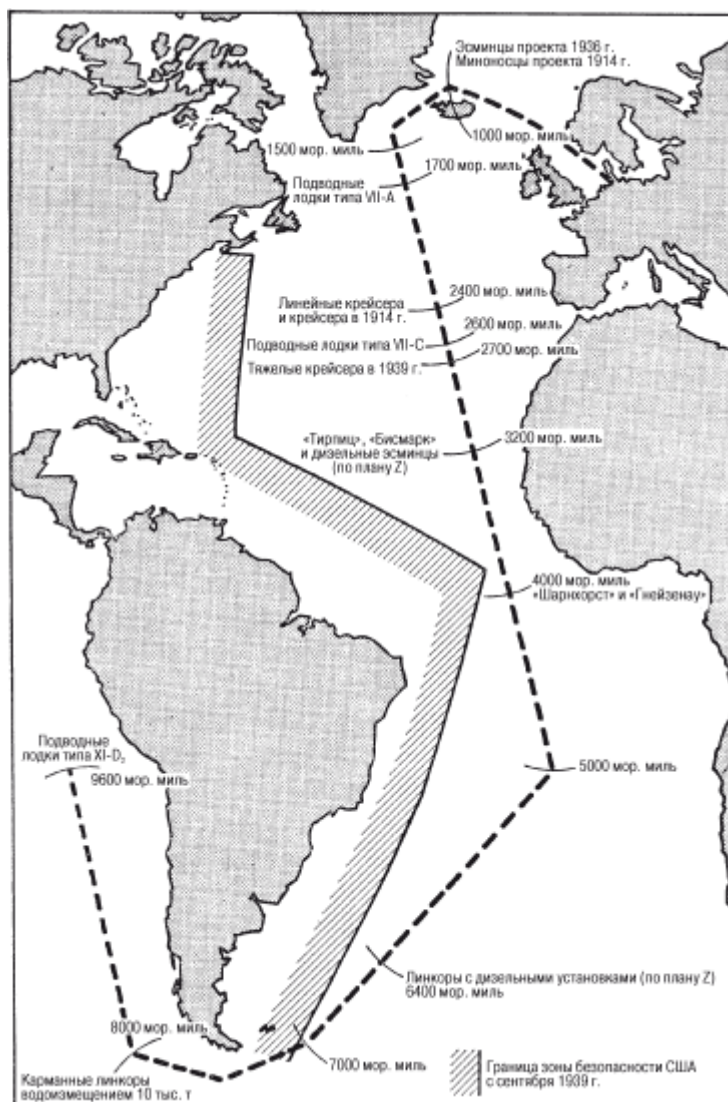
⁴ Имеются в виду атаки торговых судов, защищаемых специальными положениями международного права. (Примеч. ред.)

превышать 5 %. Такие длительные сроки службы позволили организовать превосходное обучение моряков, но создавали определенные трудности, поскольку военные честолюбивы и их не могло радовать отсутствие возможностей для продвижения по службе, что было неизбежно при такой системе. В течение первых 7 лет службы некоторых наиболее отличившихся унтер-офицеров производили в офицеры. Как правило, такие случаи рассматривались как ошеломляющий успех. Обучение резервистов вообще не осуществлялось.

Во второй половине 1920-х гг., когда были выделены деньги для замены самого древнего из устаревших линкоров, германский военно-морской флот столкнулся с необходимостью выбора: принять легкий план строительства прибрежного флота или трудный – океанского. Уже был практически решен вопрос о строительстве монитора с 28-сантиметровыми орудиями в разрешенных по водоизмещению пределах (10 тыс. т). Этот тихоходный корабль с мощной броней предназначался для использования в оборонительных операциях в Северном море или в наступательных – в Данцигской бухте. Но командующий флотом адмирал Ценкер решил разработать совершенно новый тип корабля: с дизельной установкой, легким бронированием и скоростью до 26 узлов, что превышало скорость любого из существующих линкоров (кроме трех английских линейных крейсеров). Шесть 28-сантиметровых орудий значительно превосходили вооружение любого более быстроходного иностранного военного корабля. Дизели обеспечивали судну максимальную дальность хода более 20 тыс. миль, что в три раза превышало дальность любого корабля с паровым двигателем. Кроме того, дизели всегда готовы немедленно дать полный ход – особенно ценное качество для любого рейдера, действующего в одиночку и желающего избежать контакта с более мощным противником или настигнуть обнаруженное торговое судно.

Эти «карманные линкоры», как их прозвали в других странах, предназначались для операций в Атлантике и тем самым должны были отвлечь основную часть французского флота для охраны торговых судов; это позволило бы германскому флоту обеспечивать проводку конвоев вокруг Шотландии в Северное и Балтийское моря.

За границей к карманным линкорам был проявлен значительный интерес, и Франция построила более быстроходные и мощные корабли класса «Дюнкерк». В действительности у первого карманного линкора – «Дойчланд», позже переименованного в «Лютцов», – были проблемы с дизелями. Но нет сомнения в том, что этот тип корабля оказался очень удачным и пригодным к дальнейшему совершенствованию. Чтобы увеличить дальность плавания 6000-тонных крейсеров класса «Кенигсберг» и «Лейпциг», они в дополнение к главным турбинам были оснащены дизельными двигателями экономического хода.



Радиус действия некоторых классов боевых кораблей Германии (учитывается переход в район боевых действий и обратно, с сохранением 20 % запаса топлива для боя). Подводные лодки проходили к югу от Исландии. Захват французских портов в Бискайском заливе позволил увеличить радиус действия судов.

Защиту побережья Германии от возможных атак с моря усилили создание донных магнитных мин, усовершенствование якорных мин и минных защитников для разрушения тралов противника. Однако все сильнее ощущалось отсутствие авиации и подводных лодок. Немецкие конструкторы построили за границей несколько подводных лодок для иностранных флотов, а в Германии – несколько гидросамолетов с двигателями пониженной мощности, но все они оказались неудачными.

В Версале великие державы решили реализовать программу разоружения. Но вскоре стало ясно, что это обещание не выполняется, и в ноябре 1932 г. министр рейхсвера Курт фон Шлейхер⁵ одобрил план восстановления германского военно-морского флота, согласно которому к 1938 г. должно было резко увеличиться число эсминцев, миноносцев и торпедных катеров. Первый этап новой программы, который должен был завершиться к середине 1933 г., предусматривал также подготовку условий для создания авиации и подводных лодок.

⁵ Шлейхер Курт фон – генерал службы германского генерального штаба, министр рейхсвера, то есть обороны.

ЛОНДОНСКОЕ МОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Когда в 1933 г. новое германское правительство унаследовало прежние планы развития флота, оно сначала не намеревалось ускорять их осуществление. Начать можно было с обработки совместных действий кораблей и самолетов, но строительство подводных лодок даже малым водоизмещением в 250 т было начато лишь в 1935 г., во время англо-германских переговоров в Лондоне. В июне 1935 г. Лондонское соглашение заменило версальские ограничения, было закончено строительство только 3 карманных линкоров (и имелось разрешение на строительство еще двух), в строю были также 6 легких крейсеров водоизмещением 6 тыс. т каждый и 12 миноносцев водоизмещением по 800 т. Это равноправное соглашение ограничивало размеры германского флота до 35 % от английского по всем классам кораблей, кроме подводных лодок, для которых разрешались 45 %. После особого уведомления Германия могла довести последнее соотношение до 100 %, но за счет других классов кораблей. В качестве уступки Германия обязалась, что в случае войны ее субмарины будут соблюдать нормы международного права; то есть ни одно торговое судно не будет пущено на дно без предупреждения.

Итак, Лондонское соглашение открыло дорогу созданию сбалансированного современного флота. Оно было равносильно официальному признанию того, что политика Германии не направлена против Британской империи. Взгляды канцлера Адольфа Гитлера относительно соблюдения лондонских договоренностей не были известны германскому морскому штабу, который был заинтересован только в быстром, но не поспешном расширении флота в следующих согласованных рамках:

Линкоры 184 тыс. т;
Тяжелые крейсера 51 тыс. т;
Легкие крейсера 67 тыс. т;
Авианосцы 47 тыс. т;
Эсминцы 52 тыс. т;
Подлодки 24 тыс. т.

Суммарное водоизмещение для всех классов кораблей составляло 421 тыс. т, но ожидалось, что оно будет расти, так как срок действия Вашингтонского договора заканчивался в 1936 г., после чего Англия должна была ускорить темпы строительства своего флота.

Первая партия кораблей, строящихся по военно-морской программе Германии, включала линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», 3 тяжелых крейсера, 16 эсминцев и 28 подводных лодок, а также большое количество тральщиков, сторожевых кораблей, торпедных катеров и вспомогательных судов. Это был максимум, на который оказались способны кораблестроители и производственные мощности, хотя на расширение их возможностей было потрачено значительное время. Строительство обоих линкоров было начато как раз перед заключением Лондонского морского договора с использованием материалов, которые были подготовлены для четвертого и пятого карманных линкоров. Основные характеристики линкоров были таковы: официальное водоизмещение 26 тыс. т; фактическое стандартное водоизмещение 31 тыс. т; 9 28-сантиметровых орудий; скорость 32 узла, обеспечивалась паровыми турбинами высокого давления; дальность плавания при скорости 19 узлов – 10 тыс. миль.

С их относительно слабым вооружением и высокой скоростью линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» были на самом деле линейными крейсерами, опоздавшими появиться на свет.

Постройка этих кораблей знаменовала временный отказ от идеи создания линкоров с большим радиусом действия, так как изготовление необходимых для них дизелей задер-

жало бы строительство на целый год. Дизели для линкоров еще только разрабатывались, и, чтобы избежать задержек в строительстве следующих кораблей этого класса, «Бисмарк» и «Тирпица», заложенных в 1936 г., на них были также установлены паровые установки. Их официальное стандартное водоизмещение составляло 35 тыс. т, фактическое – 42 тыс. т, а полное – 52,6 тыс. т.

Корабли были вооружены 8 орудиями калибром 38 см в двухорудийных башнях, а также 12 15-сантиметровыми орудиями, сильной зенитной артиллерией, развивали скорость в 30–31 узел и имели дальность хода 8 тыс. миль.

Таким образом, это были настоящие линкоры, оснащенные не столь мощным вооружением, как позволял Вашингтонский договор, но более крупные и эффективные, чем любые аналогичные корабли стран Атлантического региона.

Подводные лодки строились трех различных размеров: водоизмещением 250, 500 и 750 т. Их конструкция разрабатывалась на основании опыта немецких инженеров, которые, как уже упоминалось, строили субмарины для некоторых зарубежных стран. Степень готовности к строительству лодок водоизмещением 250 т была уже достаточно высока, и строительство первых 24 подводных лодок могло быть закончено в течение года. Они хорошо подходили для обучения персонала и действий вблизи берега.

Руководить развитием и подготовкой подводных сил был поставлен капитан 1-го ранга Карл Дениц. Чтобы прорываться через силы охранения, которые противник должен был концентрировать для эскортирования своих конвоев, Дениц внедрил метод концентрации сил с помощью централизованного управления. Этот метод, отработка которого интенсивно велась еще в мирное время, принес огромные успехи в ходе войны и стал известен как «тактика волчьей стаи». Его применение стало возможным благодаря тому, что на лодках устанавливалось приемно-передающее радиооборудование. С его помощью командный пункт, находящийся на берегу, мог нацелить на вражеский конвой любые подводные лодки, в радиусе действий которых он находился. Но поскольку для такой тактики были нужны «глаза», Дениц принял решение строить на каждые три 500-тонные лодки одну 750-тонную. С другой стороны, германский морской штаб, по достоинству оценивая роль подводных лодок в нарушении судоходства противника, намеревался построить несколько больших крейсерских подводных лодок водоизмещением от 1400 до 200 т. Большой радиус действия подводных крейсеров позволил бы им осуществлять внезапные нападения на суда противника в самых отдаленных регионах, а их главным оружием должна была стать артиллерия калибром до 15 см.

Несомненно, что такая тактика имела бы некоторый успех, но, пока оставалось в силе Лондонское соглашение между Англией и Германией, каждый новый подводный крейсер «съедал» бы тоннаж нескольких меньших подводных лодок, которые можно было использовать в управляемых групповых действиях в Северной Атлантике. Длительные споры о типах новых подлодок вели к задержкам в их постройке, что хорошо видно из следующей ниже таблицы:

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

Подводная лодка типа VII-C водоизмещением 770 т, которая является модификацией 550-тонной лодки, продемонстрировала высокую эффективность в кульминационный момент подводной кампании. Лодка типа IX-C водоизмещением 1120 т оказалась эффективной для дальних походов, тогда как несколько построенных более крупных подводных лодок выполняли функции снабжения и транспортировки. Подводный крейсер с артиллерийским вооружением был исключен из программы.

С 1937 г. Дениц, считая, что война с Англией не за горами, призывал к интенсивному расширению программы строительства подводных лодок. Адмирал Редер, напротив, был убежден в том, что, в соответствии с неоднократными заявлениями Гитлера, Германия при всех обстоятельствах избежит войны с ней.

Естественно, что специалист, занимающийся усовершенствованием какого-либо вида оружия, рассматривает его как наиболее эффективное средство для нанесения удара по противнику. Также понятно, что главнокомандующий быстро развивающегося вида вооруженных сил будет действовать в соответствии с политикой правительства; в условиях стремительного технического прогресса он не будет ориентироваться в своих оперативных планах только на один тип оружия, каким бы многообещающим оно ни казалось. В мирное время никто в Германии не мог точно знать, какого прогресса достигла Англия в разработке противолодочных средств. Через несколько недель после начала войны Дениц, ставший к тому времени адмиралом, отметил в своем дневнике, что эти средства оказались не столь эффективны, как он ожидал. Но следует помнить, что эта информация была недоступна, когда Германия планировала расширение своего довоенного флота.

ПЛАН Z

В своей книге «Майн кампф» Гитлер расценил Англию как самую мощную мировую державу и постоянно указывал на необходимость союза с нею. Лондонское соглашение подразумевало, что германская политика не будет затрагивать превосходства Великобритании на море. Редер хорошо представлял себе опасность конфликта с великой морской державой и поддерживал этот курс германской внешней политики. Еще в начале 1938 г. Англия не упоминалась в военных играх и оперативных разработках флота. Отрабатывали действия лишь на случай возникновения конфликта с Францией, Польшей и Россией. Цель Германии состояла в том, чтобы создать небольшой сбалансированный флот с расчетом на то, что вместе с союзной Италией можно будет быстро победить Францию на море.

Основополагающий принцип развития флота начал изменяться в 1938 г., когда Гитлер уведомил Редера о том, чтобы тот считал Великобританию одним из возможных противников, а Судетский кризис показал, что Гитлер готов добиваться своих политических целей, не считаясь ни с чем. Первым результатом этих событий было то, что руководство флота объявило о намерении расширить свой подводный флот до 100 % по отношению к английскому. Была разработана программа строительства подводных лодок, в соответствии с которой к зиме 1943/44 г. должен быть достигнут паритет с Англией. Общее количество подлодок должно было достичь 129, в том числе 32 малых, 63 типа VII, 24 типа IX и 10 специальных больших. Программа предполагала ежегодное увеличение подводного флота приблизительно на 20 единиц.

К концу 1938 г. адмирал Редер приказал изучить проблемы, связанные с войной против Англии, и в результате представил Гитлеру два варианта плана расширения флота. В первом плане акцент делался на использование подводных лодок и карманных линкоров для борьбы с английским судоходством. Этот план был дешевле и быстрее при реализации, но все же несколько односторонним, чтобы гарантировать успех. Альтернативный план заключался

в том, чтобы построить небольшой, но очень сильно вооруженный флот, способный вести активные наступательные действия против английского военного и торгового флота. Вторым план, хотя и более амбициозный и дорогостоящий, был более многообещающим. При этом Редер разъяснил Гитлеру, что в случае, если война начнется в первые годы его реализации, флот не будет готов к ней. Тем не менее Гитлер принял решение в пользу второго плана и определенно заявил, что для обеспечения его политических целей флот не понадобится ему вплоть до 1946 г. Но, устроив марш по Богемии и Моравии в марте 1939 г., он растранижил свой политический капитал и, аннулировав 27 апреля Лондонское морское соглашение, ясно продемонстрировал свою враждебность к Англии. Однако, будучи уверенным в том, что он избежит конфликта, Гитлер не сделал никаких изменений в планах строительства нового флота.

Редер же вновь обратился к задаче строительства океанского флота с машинами на жидком топливе, что до некоторой степени могло компенсировать очень неблагоприятное географическое положение Германии в случае войны с Англией. Его основная идея состояла в том, чтобы заставить противника дробить свой более сильный флот и затем атаковать его по частям превосходящими силами немецкого флота.

Следовало полностью использовать слабость Англии – ее абсолютную зависимость от поставок по морю. В мирное время Великобритания (Англия, Шотландия и Северная Ирландия) импортировала около 50 млн товаров ежегодно. В связи с этим в 1940 г. Черчилль планировал обеспечить поставки минимум в 43 млн т, или около 120 тыс. т ежедневно – то есть по крайней мере каждый день 20 судов должны были прибывать в порты и столько же – отбывать в обратный путь. Таким образом, много сотен судов непрерывно бороздили мировой океан, чтобы обеспечить существование Англии. В 1940 г. в море находилось одновременно не менее 2 тыс. английских торговых судов с учетом каботажных перевозок.

Германский план военных действий предполагал осуществлять удары по судоходству следующим способом: в прибрежных водах вокруг Британских островов эсминцы, подводные лодки и самолеты устанавливали мины; в открытом море, вокруг Британских островов, торговый флот подвергается атакам подводных лодок; еще дальше в океанах действуют командные линкоры и крейсера, поодиночке либо небольшими группами, а также вспомогательные крейсера, замаскированные под торговые суда, и крейсерские подлодки. Это должно было заставить англичан прибегнуть к системе конвоев и охранять их значительными силами. Против этих конвоев действовали бы мощные германские оперативные соединения, состоящие каждое из трех суперлинкоров и одного авианосца в сопровождении легких крейсеров и эсминцев. В это же время более старые линкоры (классов «Тирпица» и «Шарнхорста») формируют «домашний флот», присутствие которого в Северном море еще больше связало бы силы англичан.

Новый германский флот должен был состоять из кораблей следующих типов.

Суперлинкоры: стандартное водоизмещение до 54 тыс. т (или полное 68 тыс. т), 8 40,6-сантиметровых орудий в двухорудийных башнях, 12 15-сантиметровых орудий, мощное зенитное вооружение, 2 катапульты, 4 самолета и 6 торпедных аппаратов; силовая установка из 12 дизелей обеспечивает наибольшую скорость 30 узлов и дальность плавания 160 тыс. миль при скорости 19 узлов.

Линкоры: первоначальный план предусматривал построить корабли водоизмещением 20 тыс. т с артиллерией главного калибра 30,5 см, максимальной скоростью свыше 30 узлов и очень большим радиусом действия. Когда вспыхнула война, план был пересмотрен в пользу строительства линейных крейсеров.

Линейные крейсера: водоизмещение от 29 до 36 тыс. т, 6 38-сантиметровых орудий, 6 15-сантиметровых орудий, мощное зенитное вооружение, 1 катапульта и 4 самолета; силовая установка должна была состоять на две трети из дизелей и на одну треть из паровых турбин

высокого давления; максимальная скорость составляла около 33,5 узла; дальность плавания – 14 тыс. миль при скорости 19 узлов.

Легкие крейсера (класса М): водоизмещение 80 тыс. т, 8 15-сантиметровых орудий, хорошее зенитное вооружение, 8 торпедных аппаратов, катапульты и 2 самолета, дизели и паровая турбина высокого давления; небольшая скорость 35,5 узла, дальность плавания – 8 тыс. миль при скорости 19 узлов.

Разведывательные крейсера: водоизмещение 5 тыс. т, 6 орудий калибра 15 см, 10 торпедных аппаратов, дизельно-паровая силовая установка, скорость 36 узлов и дальность действия 8 тыс. миль при скорости 19 узлов.

Авианосцы: водоизмещение от 19 до 27 тыс. т, 16 15-сантиметровых орудий, мощное зенитное вооружение, авиагруппа приблизительно 40 самолетов; паровые турбины высокого давления, скорость 34,5 узла и дальность действия 8 тыс. миль при скорости 19 узлов.

Эсминцы, миноносцы, торпедные катера и тральщики якорных мин. Эсминцы должны были иметь дизельную силовую установку.

Подводные лодки: четыре типа, три из которых уже были в строю; лодка четвертого типа должна была быть большого размера.

27 января 1939 г. Гитлер приказал, чтобы утвержденный им план развития флота имел приоритет перед всеми другими задачами, включая увеличение сухопутной армии, военно-воздушных сил и экспортных отраслей промышленности. Это был так называемый план Z, подготовленный в конце 1938 г. и рассчитанный на то, чтобы, самое позднее, к 1948 г. Германия имела следующий состав флота, включая уже построенные и строящиеся корабли):

- 10 больших линкоров (в том числе «Шарнхорст» и «Гнейзенау»);
- 12 линкоров водоизмещением по 20 тыс. т (позже – три линейных крейсера водоизмещением по 29 тыс. т);
- 3 карманных линкора водоизмещением по 10 тыс. т;
- 4 авианосца водоизмещением по 20 тыс. т;
- 5 тяжелых крейсеров водоизмещением по 10 тыс. т; 16 легких крейсеров водоизмещением по 60 тыс. т;
- 6 легких крейсеров водоизмещением по 60 тыс. т; 22 разведывательных крейсера водоизмещением по 50 тыс. т;
- 68 эсминцев; 90 миноносцев;
- 27 больших океанских подводных лодок; 62 подводные лодки типа IX, 100 – типа VII, 60 – типа II.

Было предусмотрено построить также минные заградители, торпедные катера, сторожевые корабли, паровые тральщики, противолодочные корабли и т. д., общим числом порядка 300.

Так как план Z в целом являлся теоретическим пределом того, что могли дать верфи страны и военная промышленность, и поскольку имелись определенные сомнения в возможности выполнить его к 1948 г., руководство немецкого флота в начале 1939 г. решило прежде всего сконцентрировать усилия на завершении строительства линкоров и подводных лодок. Правда, высказывались предположения о том, что линкоры, которые рассматривались как основное ядро любого флота, требуют много времени на постройку, и подводные лодки могут быть единственным эффективным оружием в этот период слабости. Следующим по важности типом кораблей являлись 8000-тонные крейсера, а авианосцы считались менее приоритетными.

Официальный документ, датированный концом 1938 г., содержал следующее положение:

«Для того чтобы военно-морской флот быстро стал эффективным инструментом политики, необходимо отдать предпочтение кораблям, способным участвовать в длительной океанской войне. Поэтому к 1943 г. необходимо закончить строительство следующих классов кораблей: подводные лодки дальнего действия, подводные минные заградители, большая часть обычных линкоров и крейсеров М-класса. Суперлинкоры, авианосцы и разведывательные крейсера перевести во вторую часть программы».

Структура плана Z и причины, отражающие его внутренние приоритеты, показывают, что германский штаб ясно видел, как преодолевать множество проблем, возникающих при войне с Англией. Оглядываясь назад и в свете опыта, полученного во Второй мировой войне, можно считать, что оперативные замыслы, лежащие в основе плана Z, выглядели многообещающими. План предусматривал действия рейдеров и подводных лодок против транспортных судов и операции против главных военно-морских сил противника. Удары по торговым судам предоставили бы немецким оперативным соединениям возможность атаковать разрозненные силы флота противника. Таким образом, немецкий флот стал бы действенной величиной, оказывающей давление на морские коммуникации более мощного противника и самостоятельно выбирающей момент для удара там, где враг слабее.

С оперативной точки зрения самым слабым местом плана Z было малое число авианосцев. Можно понять пристрастие руководства флота к линкорам, в отношении которых имелся опыт предыдущих лет, хотя Версальский мирный договор не позволял Германии строить корабли такого типа. Возможно также, что равнодушное отношение к авианосцам объяснялось отсутствием опыта использования этих кораблей. Если бы Германия имела в мирное время хотя бы один авианосец, флотские учения быстро показали бы всю их важность.

Можно было бы также критиковать малое число подводных лодок, предусмотренное в плане Z, памятуя известное изречение, что «1000 лодок в начале войны означали бы конец Англии». Теоретически это было справедливо, но в то время не было ни малейшей возможности для строительства такого количества лодок к такому сроку. Тому существовали как технические, так и политические причины. В период между 1935-м и 1939 г. суммарный тоннаж военных кораблей, построенных на немецких верфях, составил приблизительно 300 тыс. т. Суммарное водоизмещение примерно 1000 подводных лодок – 800 тыс. т, не считая вспомогательных кораблей, необходимых для охраны маршрутов подводных лодок. Вне сомнения, что это было нереально, тем более в ограниченный период времени и при необходимости обеспечить развитие всех трех видов вооруженных сил.

В 1935 г. была вновь введена всеобщая воинская повинность, и одновременно резко выросло число курсантов военно-морских училищ. Одновременно офицерский состав времен Первой мировой войны, а также офицеры торгового флота и яхтсмены (так называемые «лейтенанты красного дерева») проходили краткосрочные тренинги за короткое время как офицеры запаса. Этих мероприятий было недостаточно, чтобы подготовить большое число экипажей малых кораблей, а затем и подводных лодок в начале войны и в течение ее первого года. Поэтому на краткосрочных курсах подготовили некоторое количество совершенно неопытных людей с рыболовных судов и т. п. Как правило, эти курсы оказывались на удивление хорошими. Наибольшее внимание уделялось соответствующему обращению с подчиненными. В результате отношения между офицерами и матросами были превосходными за немногими исключениями, и во время войны, и в трудный послевоенный период. За ничтожным исключением, моральный дух экипажей и береговых служб был высоким вплоть до конца войны, несмотря на очень тяжелые потери и серьезное напряжение моральных и физических сил перед лицом неизбежного поражения.

До Судетского кризиса осени 1938 г. Лондонское морское соглашение удовлетворяло политические запросы германского рейха. У Германии не было никакого желания нарушать

это соглашение, особенно в отношении подлодок, ибо, как известно, Англия была особенно чувствительна к этой теме. Когда в конце 1938 г. Германия обратилась к оговорке о 100 %, то ее цель состояла в том, чтобы к 1944 г. достичь паритета с Англией в размере подводного флота. Когда вскоре отношения между двумя странами ухудшились, была начата реализация плана Z, предусматривавшего строительство 249 подводных лодок и океанского надводного флота. На 1 сентября 1939 г. 13 лодок были в стадии строительства и еще 62 были заказаны. Сам Гитлер основной упор делал на строительство линкоров. Военно-морской флот создал специальную организацию в Гамбурге, чтобы ускорить эту часть программы. Первый линкор был заложен в июле 1939 г., и к сентябрю на его строительство было израсходовано несколько тысяч тонн стали – при нормальных условиях на эти операции требовалось на девять месяцев больше.

В этот период Гитлер все еще твердо верил в то, что не было никакой серьезной угрозы войны с Англией, хотя в конечном итоге эта война казалась ему неизбежной. Большие корабли приводили его в восторг, и, поскольку не было точной информации относительно эффективности противолодочной обороны в Англии, что было чрезвычайно важно, чтобы оценить шанс немецких лодок на выживание, весьма мало вероятно, чтобы кто-либо смог убедить его строить субмарины вместо линкоров.

Кроме того, изменения такого рода, конечно, не прошли бы незамеченными в Англии и вызвали соответствующие контрмеры. Если вместо одного линкора немцы начали бы строить большое количество подводных лодок, то естественно, что Англия смогла бы построить даже большее число относительно простых противолодочных кораблей.

В ходе больших военных учений, проведенных Деницем летом 1939 г., действия подводных лодок были настолько убедительными, что гросс-адмирал Редер одобрил увеличение их числа в плане Z до 300. В первые месяцы войны он приказал довести ежемесячный выпуск до 29 лодок.

Глава 3

СИТУАЦИЯ В НАЧАЛЕ ВОЙНЫ

Все эти планы и мысли утратили смысл, когда Гитлер, вопреки своим первоначальным намерениям, включился в войну с Великобританией и Францией уже в сентябре 1939 г. В книге «Майн кампф» он критиковал кайзеровскую империю за то, что, начав расширять флот, она поставила под угрозу господство Англии на морях. Но теперь он сам увенчал политическую победу в Судетском кризисе разрывом англо-германского морского соглашения всего через три с половиной года после того, как оно вступило в силу. Невозможно было яснее и грубее показать англичанам, что он снова создает военно-морской флот, который в конечном счете может стать для них столь же опасным, как в годы Первой мировой войны. Таким образом, единственное реальное достижение политики умиротворения было ликвидировано созданием явной угрозы жизненно важным интересам Англии. Неудивительно поэтому, что люди, уступившие Гитлеру в Мюнхене, проявили твердость теперь после того, как их последнее предупреждение – соглашение с Польшей – проигнорировалось.

Гитлер теперь столкнулся с той самой ситуацией, которой хотел избежать. Правда, положение оказалось лучше, чем в 1914 г., поскольку Россия, Италия и Япония сохраняли дружественный нейтралитет, а положение в экономике и ситуация с продовольственными запасами в самой Германии были лучше. Однако степень ее военной подготовленности все еще была далека от желаемого уровня, особенно на военно-морском флоте – наиболее важном средстве борьбы против британского морского могущества. Ни один из основных кораблей, заложенных в соответствии с планом Z, не был готов настолько, чтобы имело смысл тратить силы на достройку хотя бы одного из них. Они пошли на слом, чтобы можно было использовать металл для других целей.

МОРСКИЕ ИНТЕРЕСЫ ВОЮЮЩИХ СТОРОН

К началу войны общий тоннаж торгового флота в мире составлял 68 млн брутто-регистрационных тонн (брт) и его основная часть распределялась следующим образом:

Страна	Тоннаж	Страна	Тоннаж
Англия	2,1 млн брт	Италия	3,3 млн брт
США	9,4 млн брт	Франция	3,0 млн брт
Япония	5,6 млн брт	Голландия	2,9 млн брт
Норвегия	4,6 млн брт	Греция	1,9 млн брт
Германия	4,3 млн брт	Дания	1,1 млн брт

Общий импорт Германии составлял 56,5 млн т, из которых 29 млн т приходилось на морские перевозки. Наиболее важным в военном отношении был импорт железной руды из Северной Швеции, составлявший в год 11 млн т. Летом эта руда доставлялась из Лулео по Балтийскому морю; а зимой – из Нарвика вдоль норвежского побережья и по Северному морю. Имелись все основания полагать, что эти маршруты и дальше пойдут из территориальных вод нейтральных стран в контролируемую Германией зону. Еще одной важной статьёй импорта была нефть как топливо и промышленное сырьё.

Однако с началом войны англичане очень быстро установили эффективную блокаду торгового судоходства, которая быстро отрезала Германию от источников поставки различных руд и металлов, а также древесины, каучука, шерсти, чая, кофе, какао и цитрусовых (если называть только основные товары).

Германское правительство заранее предприняло некоторые меры, создав запасы наиболее важных для войны материалов, а также торговое соглашение с Россией на поставку продовольствия и нефти в объеме, достаточном для минимального потребления. Но за это пришлось заплатить дорогой ценой, в том числе и передачей России недостроенного тяжелого крейсера «Лютцов».

И наконец, в тот самый момент, когда Англия стала объединять усилия с другими противниками Германии, последняя потеряла свои главные районы рыбного промысла, и ежегодная добыча рыбы упала с 700 до 150 тыс.

Все же в целом в 1939 г. Германия меньше зависела от моря, чем в 1914-м. Единственный способ быстро нанести ей невосполнимый урон заключался в воспреещении импорта руды из Северной Швеции или морскими силами, или с помощью десантных операций.

Проникнуть в Атлантику немецким боевым кораблям стало посложнее, чем в Первую мировую войну. Хотя английский флот в 1939 г. был меньше, чем в предыдущей войне, каждый немецкий корабль, намеревающийся выйти в океан, должен был пересечь зоны патрулирования английской авиации, расположенные вокруг Исландии. Первое время непогода и туман, частые в этих местах, особенно вдоль кромки плавающих льдов, мешали англичанам, но постоянное совершенствование радиолокационного оборудования обеспечило им «глаза» для наблюдения и ночью, и в туман.

С другой стороны, самое Соединенное Королевство – сердце Британской империи – еще больше зависело от моря, чем в годы Первой мировой войны, поскольку к тому времени численность населения выросла, а внутренние ресурсы Британских островов – нет. Правда, на островах добывалось достаточное количество угля и часть необходимой железной руды, но производство угля зависело от соответствующего импорта крепежного леса. Ежегодно требовалось импортировать 11 млн т древесины, 8 млн т железной руды, значительную часть продовольствия и все жидкое топливо (последнего было нужно 12 млн т). Именно от сохранения импорта, составившего в 1938 г. 68 млн т, зависело, устоит ли Англия в войне или нет. Для этого в стране имелся торговый флот, тоннаж которого, включая каботажный, составлял 21 млн брт. Однако в военное время эта величина сократилась до 15,5 млн брт, включая 2 млн брт, приходящихся на малые суда прибрежного плавания, использовавшиеся главным образом для перевозки угля.

Остальные 6 млн брт использовались для перевозки войск, топлива и других грузов для вооруженных сил. Английские верфи были способны ежегодно вводить в строй новые суда, грузоподъемностью приблизительно 1 млн брт. Поскольку можно было предположить, что в распоряжении англичан окажется также и иностранный торговый флот, было логично считать, что минимальный уровень импорта, необходимый для существования Англии во время войны, мог быть обеспечен.

Франция полностью зависела от моря в отношении нефти и связи со своими североафриканскими колониями – особенно для перевозки войск и продовольствия, так как ее собственное сельское хозяйство находилось в плохом состоянии.

ВОЕННАЯ ОБСТАНОВКА И ПЛАНЫ ГЕРМАНИИ

Перед Германией снова замаячил призрак войны на два фронта, но на сей раз главные силы были сконцентрированы против более слабого противника на востоке. Армия Германии на этом направлении имела 54 дивизии, в том числе танковые и моторизованные. Для

защиты «Западного вала» были оставлены только 8 кадровых и 25 резервных дивизий – риск, который оказался оправдан последующими событиями или, более точно, отсутствием событий. Против польского флота, состоящего из четырех больших эсминцев, минного заградителя, пяти подлодок и некоторого числа малых кораблей, немецкий флот сосредоточил в Данцигской бухте превосходящие силы, включая старый линкор «Шлезвиг-Гольштейн», несколько крейсеров и эсминцев, семь малых подводных лодок и большое количество тральщиков.

План заключался в том, чтобы сокрушить польский военно-морской флот и не допустить каких-либо активных его действий. Как только война началась, в психологическом отношении было очень важно использовать любые средства, чтобы достичь начального успеха. Под мощным нажимом искусственно созданная морская позиция польского флота у выхода из польского коридора полностью развалилась. Три польских эсминца ушли в Англию еще до начала военных действий, а остальные корабли действовали крайне неэффективно. Они или ставили оборонительные минные заграждения, или вообще бездействовали вместо того, чтобы атаковать многочисленные немецкие корабли. Польские надводные корабли были выведены из строя в порту немецкой морской авиацией после того, как польский минзаг «Гриф» осуществил постановку мин, не поставив их в боевое положение.

Таким образом, когда 3 сентября Англия и Франция объявили Германии войну, германские крейсера и эсминцы можно было без опаски направить в Северное море, оставив «Шлезвиг-Гольштейн» и тральщики для продолжения военных действий на востоке. Балтийская группировка выполнила свои задачи.

Но операция прошла не без потерь с немецкой стороны; польские береговые батареи и армейские части оборонялись стойко и мужественно. Операция по ликвидации сопротивления польского флота затянулась, поскольку взаимодействие между немецкой армией и флотом не было заранее отработано и оказалось неудовлетворительным. Например, слабо укрепленный полуостров Вестерплатте (в устье реки Вислы, был захвачен 7 сентября лишь после того, как линкору «Шлезвиг-Гольштейн» несколько раз пришлось подвергнуть его обстрелу). Только после этого стало возможно использовать Данциг⁶ в качестве базы снабжения. Гдыня пала 14 сентября, высоты в Оксхофте капитулировали 18 сентября. Этого результата можно было достичь на несколько дней раньше, если бы в ходе боев удалось достичь взаимодействия разнородных сил немцев. В результате две немецкие дивизии были заняты в этой операции дольше, чем необходимо, что, к счастью, не имело отрицательных последствий, так как французы не сумели использовать слабость Германии на западе и организовать наступление.

Укрепленные позиции на косе Хель были сданы 2 октября после неоднократных обстрелов «Шлезвиг-Гольштейном» и «Шлезиеном». В этих бомбардировках приняли участие и немецкие тральщики, сближаясь с польской артиллерией на весьма малые расстояния. Они также успешно осуществляли траление мин, но не сумели найти польские субмарины. Тральщики блокировали Хель, брали пленных, сопровождали немецкие транспортные суда, шедшие в Восточную Пруссию, и потеряли при этом только один корабль – «М-85». Польский флот потерял эсминец, минный заградитель и несколько канонерских лодок и тральщиков. Все шесть польских субмарин ускользнули в нейтральные или союзнические порты.

Польская война стала генеральной репетицией военно-морского флота Германии, особенно для флотилий тральщиков, показав, что их оснащение, артиллерия, личный состав и тактика были весьма эффективными, за исключением, правда, борьбы с подлодками.

И все же эта война была не более чем незначительным инцидентом для немецкого флота, если иметь в виду серьезность ситуации, в которой он оказался в результате стратегии

⁶ Данциг – Гданьск. (Примеч. ред.)

Гитлера. Он был теперь вовлечен в большую войну, причем в одиночку, без Италии. Катастрофическое неравенство флотов воюющих стран показано в следующей ниже таблице:

ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ ФЛОТОВ

(осень 1939 г.)

	Англия	Франция	Германия	Италия
Линкоры	15	7	2	4 ¹
Авианосцы	6	1	—	—
Карманные линкоры	—	—	3	—
Тяжелые крейсера	15	7	2	7
Легкие крейсера	49	12	6	15
Эсминцы				
и миноносцы	183	72	34	133
Подводные лодки	57	78	57	102

¹ Включая 2 линкора, находившиеся на реконструкции.

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

Чтобы до некоторой степени компенсировать нехватку крупных кораблей, строительство которых требует много времени, можно было бы создать морскую авиацию, но против этого возражал рейхсмаршал Герман Геринг. Начиная с 1935 г. флот передавал отличных специалистов в люфтваффе⁷, взамен Геринг взял на себя обязательство к 1942 г. поставить флоту 62 эскадрильи (приблизительно 700 самолетов), которые требовались ему для решения своих задач. Хотя фактически эти части входили в состав VI авиационного командования (морского), их наземные и обеспечивающие службы оставались под руководством главнокомандующего военно-воздушных сил. Предполагалось, что они будут оперативно подчиняться главнокомандующему военно-морских сил флота и при проведении учений в мирное время, и в ходе военных действий. Однако в 1938 г. в люфтваффе, очевидно, «открыли» для себя море, и в ноябре флот был извещен о том, что ВВС считают себя полностью ответственными за все действия над морем. Адмирал Редер считал, что вся эта сфера должна быть полностью подчинена флоту, но Гитлер не поддержал его. Кроме того, после отставки по дисциплинарным основаниям генерала Вернера фон Бломберга не стало больше компетентного военного министра, который мог бы выступить в роли арбитра. Верх одержала идея Геринга: «Все, что летает, – мое».

Документ, подписанный двумя главнокомандующими 27 января 1939 г., означал конец единого руководства войной на море. Единственной уступкой военно-морскому флоту было руководство авиаразведкой над морем, а также тактическими действиями авиации при столкновении кораблей с морскими силами противника. Все остальное военно-воздушные силы оставили под своим контролем: минные постановки с воздуха, авиаудары по торговому

⁷ Люфтваффе – германские военно-воздушные силы.

флоту в море и в портах, удары с воздуха по базам и верфям. Предполагалось, что для решения боевых задач флот получит следующие подразделения морской авиации:

- 9 эскадрилий гидросамолетов для дальней разведки;
- 18 эскадрилий многоцелевого назначения для разведывательных, противолодочных действий и др.;
- 12 эскадрилий авианосных самолетов;
- 2 эскадрильи корабельных катапультных самолетов.

Когда началась война, в строю оказалось всего только 14 эскадрилий дальней разведки и многоцелевых и одна эскадрилья катапультных самолетов. А люфтваффе к тому времени подготовили для войны на море только 6 авиагрупп бомбардировщиков «He-111» вместо 13, считавшихся достаточными для удовлетворения нужд флота. Более того, в люфтваффе использовались собственные правила, касающиеся кодировки навигационных карт, шифровальных кодов и длин радиоволн, что еще больше усложняло взаимодействие с флотом.

Проектирование специальных самолетов для войны на море было сведено к минимуму, а в начале войны от строительства авианосных самолетов полностью отказались. Авианосец «Граф Цеппелин» так и не был достроен, поскольку Германия не располагала соответствующими самолетами для него. В начале 1942 г. кто-то в штабе Гитлера выдвинул план преобразования лайнеров «Европа», «Потсдам» и «Гнейзенау» во вспомогательные авианосцы, а остальные – по 8 бомбардировщиков и 12 истребителей. Технически этот план был выполним, но и от него пришлось отказаться из-за отсутствия авианосных самолетов.

Сотрудничество в области морского вооружения также было неудовлетворительным. Флот уже в 1931 г. разработал способ установки магнитных донных мин с самолета на парашюте, но в 1936 г. под давлением Геринга после того, как мина прошла эксплуатационные испытания, все разработки были переданы люфтваффе. Но ВВС так и не проявили к ним интереса до тех пор, пока контр-адмирал Витольд Ротер, который уже не занимался разработкой этого вида оружия, не убедил генерала Эрнста Удета продолжить эту работу. В 1938–1939 гг. было принято решение изготовить большое число авиационных мин (до 50 тыс. штук) к весне 1940 г. Однако во время войны люфтваффе разработали собственную магнитную мину, для которой не требовался парашют. Конечно, это было важное достоинство, но к тому времени, когда ее начали применять, взрыватель мины уже устарел, поэтому она не представляла для противника большой опасности.

ВВС считали, что бомбы являются наиболее эффективным противокорабельным оружием. Со своей стороны флот отдавал предпочтение авиационной торпедой и разработал довольно перспективную модель норвежской торпеды. Но конечно, эта разработка не получила никакой поддержки у Геринга. Только позже, во время войны, когда ясно выявились преимущества торпеды по сравнению с бомбой, Геринг проявил интерес к этим разработкам. Вслед за этим флот по инициативе адмирала Бакенкелера передал люфтваффе все мастерские, полигоны и 350 человек их персонала.

Море для главнокомандующего люфтваффе было недружественной средой, и он никогда не стремился понять или познать его. Поэтому неудивительно, что ВВС в этом вопросе следовали своим курсом, приведшим к печальным последствиям во время войны. Нередко оба вида вооруженных сил добивались успешного сотрудничества на более низких ступенях управления, но это не могло компенсировать разницу во взглядах высшего руководства. За свою непродолжительную историю люфтваффе не смогли проникнуться каким-либо пониманием того, как вести войну на море, или тех возможностей, которыми обладает противник, имеющий превосходство на море.

ОПЕРАТИВНЫЕ ПЛАНЫ

Не следует считать, что флот был всегда безошибочен в своих суждениях и действиях. Но необходимо отметить, что только он должным образом оценил, какие угрозы исходят от Англии, и предпринял соответствующие меры, чтобы вести беспощадную борьбу на английских морских коммуникациях. Причиной стремления вести прежде всего подводную войну было безнадежное отставание немецкого флота по надводным кораблям. В директиве номер 1 ОКБ (O.K.W.)⁸, датированной 31 августа 1939 г., Гитлер дал следующие инструкции на случай вступления Англии и Франции в войну против Германии:

«Военно-морской флот нацеливается на уничтожение торгового флота, главным образом английского».

После некоторых положений, касающихся вопроса о запретных зонах, директива предписывает:

«Балтика должна быть защищена от вторжения противника. Главнокомандующий военно-морского флота решает, следует ли для этого минировать проливы, ведущие в Балтийское море».

Затем следуют указания для военно-воздушных сил: «Главная задача люфтваффе состоит в том, чтобы предотвратить действия военно-воздушных сил противника против германской армии или против территории Германии. Необходимо быть готовым к нанесению ударов с воздуха по английским судам, выполняющим импортные перевозки; а также по военным предприятиям и транспортным судам, переправляющим войска во Францию. Должны быть использованы все возможности для атаки скоплений английских боевых кораблей, особенно линкоров и авианосцев. Удары по Лондону не наносить без моего приказа. Удары по Англии должны планироваться так, чтобы избежать недостаточных результатов вследствие частичного использования ударных сил».

Формулировка директивы для люфтваффе кажется довольно неудачной. Приказ военно-морскому флоту «нацелиться на уничтожение торгового флота» также не получил какого-либо развития в последующих директивах. Он был дан в качестве общего указания к действию, и на флоте сразу осознали, что при существующих обстоятельствах наилучшим способом достижения результата является использование подводных лодок. Поэтому его усилия были сконцентрированы на том, чтобы построить как можно больше подводных лодок.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Перед началом войны план предусматривал строительство девяти подводных лодок в месяц, в том числе трех малых, четырех средних и двух больших. Как только началась война, главному конструктору флота предоставили все возможности в минимально возможные сроки увеличить этот не отвечающий военным требованиям темп производства до 29 лодок в месяц. Для этого вся работа по строительству линкоров, за исключением «Бисмарка» и «Тирпица», была прекращена. Это решение сразу дало результаты, однако не получило поддержки Гитлера. Осенью и зимой 1939/40 г. адмирал Редер неоднократно обращался к Гитлеру, чтобы тот предоставил высший приоритет программе строительства подводных лодок, но все было напрасно. Адмирал был вынужден неоднократно протестовать против

⁸ Oberkommando der Wehrmacht – Верховное командование вооруженных сил.

передачи армии и ВВС материалов и рабочей силы, предназначенных для утвержденной программы строительства подводных лодок.

Гитлер постоянно избегал этих вопросов и откладывал свое решение до завершения кампании во Франции. Больше всего он был обеспокоен сохранностью промышленности Рура. Прежде чем связывать себя решающей схваткой с Англией, он хотел утвердиться на Европейском континенте. Со своей стороны Редер считал Англию главным противником, которому с самого начала нужно нанести максимальный урон, если Германия хочет выжить в этой смертельной борьбе.

Редера упрекают за неудачу программы строительства подводных лодок в период, когда он стоял во главе флота, тогда как в 1943 г. адмирал Дениц получил от Гитлера все, в чем он нуждался, для ее значительного расширения. Но к тому времени ситуация изменилась коренным образом, и угроза, исходившая от Англии, была повсеместно оценена должным образом. Кроме того, к тому времени подводные лодки радикально новой конструкции, разработанные после ряда горьких неудач, казались единственным оружием, с помощью которого можно было нанести смертельный удар по противнику. Но в 1939–1940 гг. Гитлер полагал, что, разгромив Францию, он может заставить Англию просить мира. Поэтому подводная война не казалась ему настолько важной, и он отдавал приоритет укреплению армии и военно-воздушных сил. Именно из-за этих причин в первые годы войны оказалось невозможно достичь запланированного показателя – строить по 29 лодок в месяц. И действительно, в марте 1940 г. план был временно снижен до 25 лодок в месяц, а летом того же года, после одобрения его Гитлером, окончательно утвержден на этом уровне.

Вышесказанное не означало, однако, что новые подводные лодки быстро пополняют боевой строй. Время, необходимое для того, чтобы получить боеспособную подлодку с момента закладки до завершения подготовки экипажа, составляет целых два года – иногда даже больше. Следовательно, не могло быть и речи о том, чтобы рассчитывать на какой-либо значительный рост подводных сил ранее конца 1941 г. Все же штаб руководства войной на море, не желая оставлять Англию в покое столь длительное время, решительно бросил свой слабый флот – надводные корабли и подводные лодки – против ее торгового судоходства.

Было очевидно, что в этой борьбе малочисленный надводный флот Германии не имел никаких шансов на достижение решающего успеха. Напротив, в случае ведения традиционной морской войны он быстро пал бы жертвой превосходящих сил противника. Поэтому план ВМС заключался в том, чтобы ударить по самым слабым точкам в системе обороны противника, а именно наносить решительные и быстрые удары по морским коммуникациям англичан и уходить от любого прямого столкновения с их превосходящими силами. Директива штаба руководства войной на море от 4 августа 1939 г. обязывала германские корабли нарушать морские коммуникации противника и уничтожать его торговые суда всеми располагаемыми средствами:

«Атаковать боевые корабли противника, даже уступающие по силе, можно только в случае, если это необходимо для достижения главной цели».

«Частые изменения обстановки в операционной зоне вызовут неуверенность и задержки рейсов торгового флота противника, даже если при этом не будет обеспечен материальный успех. Периодическое появление немецких боевых кораблей в отдаленных районах дополнительно дезорганизует противника».

В первом томе своей книги «Вторая мировая война» Уинстон Черчилль комментирует эти положения следующим образом: «Британскому Адмиралтейству пришлось бы с сожалением принять эти идеи».

В соответствии с планом ВМС карманные линкоры, а позже и вооруженные торговые рейдеры должны были действовать на всех океанах, в то время как линейные крейсера и крейсера – связать большую часть британского флота в северной части Северного моря и

в водах вокруг Исландии. Штаб руководства войной на море знал, что такие действия связаны со значительным риском потерь. Однако, поддержанные действиями подводных лодок и минными постановками, они были, возможно, наилучшим способом действий флота в ожидании роста подводных сил.

Таким образом, в отношении Германии первую фазу войны на море с сентября 1939 г. до весны 1941 г. можно охарактеризовать как весьма энергичное использование слабых сил.

СОСТОЯНИЕ И НАМЕРЕНИЯ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Стратегические цели Великобритании берут начало от ее победы в Первой мировой войне, которая, подобно всем другим английским войнам с конца XVI в., была обеспечена ее линейным флотом. Сдача германского флота в Скапа-Флоу была хотя и менее зрелищным, но не менее эффективным поражением противника, чем сражение при Трафальгаре. В своих расчетах Англия всегда опиралась на линкоры и не видела каких-либо причин для изменения такого подхода. Правда, появление субмарин означало создание нового и крайне опасного оружия. Но в ходе войны 1914–1918 гг., после первоначального большого успеха подводной войны на морских коммуникациях Британии, ситуацию удалось в конечном итоге исправить возвращением к системе конвоев, которая доказала свою эффективность в предыдущие столетия. Воздействие же подводных лодок на линейный флот носило, по сути, раздражающий характер. Они не нанесли им никакого урона и не мешали осуществлять дальнюю блокаду Германии. В годы Первой мировой войны в результате атак подводных лодок не был потерян ни один современный крупный корабль какой-либо из воюющих стран.

После той войны был создан асдик⁹ – гидролокатор для поисковых работ под водой. Он стал эффективным средством обнаружения погружившихся подлодок. Так как обычная субмарина имела малую скорость подводного хода и могла оставаться в погруженном состоянии только ограниченное время, то теоретически при обнаружении она не могла уйти от глубинных бомб своих преследователей. Осенью 1939 г. две сотни английских кораблей были оборудованы гидролокаторами; пятью годами позже их число выросло до трех тысяч, были существенно улучшены способы атаки и создан новый тип противолодочного корвета с малыми сроками строительства. Поэтому к началу войны англичане считали, что угроза, исходящая от немецких подводных лодок, будет достаточно ограниченной.

Хотя ударная мощь авиации непрерывно увеличивалась, англичане не думали, что она серьезно помешает действиям надводных кораблей. Их военно-морской флот не сумел создать свою собственную самостоятельную комплексную морскую авиацию. В Англии, как и в Германии, королевские военно-воздушные силы составляли третий вид вооруженных сил. Для решения боевых задач на море привлекались силы истребительного, бомбардировочного и берегового командований. Непосредственно флоту подчинялись только самолеты авианосной авиации. Когда началась морская война, этот механизм заработал с большим скрипом, но все же он функционировал лучше, чем соответствующие структуры в Германии.

В Англии полагали, что в Атлантику войдут немецкие подводные лодки и, возможно, один карманный линкор, поскольку, как они считали, Германия будет вынуждена использовать остальные корабли для охраны жизненно важных морских коммуникаций в Балтийском море. В целом задачи английского флота можно сформулировать следующим образом:

1. Защита морских коммуникаций:

а) от надводных кораблей, блокируя их возможный прорыв из Северного моря;

⁹ Асдик – английский аналог американского сонара – гидролокатора, электронного прибора для обнаружения субмарин с помощью гидроакустики.

б) от подводных лодок, вначале организовав противолодочную оборону Британских островов и охрану маршрутов транспортных судов в опасных для судоходства зонах и затем перейдя к системе формирования конвоев.

2. Пресечение судоходства Германии на океанских маршрутах.

Из северной военно-морской базы Скапа-Флоу английские корабли могли контролировать выходы из Северного моря и в то же самое время эффективно защищать собственный торговый флот и малые корабли противолодочной обороны. Не имеющую большого значения Гельголандскую бухту должны были патрулировать только английские субмарины и авиация, для крупных кораблей этот район был опасен из-за минной угрозы, ударов подводных лодок и авиации.

В целом этот план не отличался большой активностью, однако в период 1914–1918 гг. он доказал свою успешность в условиях противодействия намного более сильному противнику. Следует отметить, что он был направлен только против Германии, поскольку изначально предполагалось, что при вступлении Италии в войну англичане немедленно начнут наступательные операции в Средиземном море против их флота. Вскоре Черчилля захватила идея посылки в Балтийское море крупных кораблей со специально уменьшенной осадкой, как это планировалось и в предыдущей войне. Но так же, как и тогда, обстоятельства сделали невозможной реализацию этого плана, и поэтому операция «Кэтрин» была отменена.

В общем, англичане были уверены, что их флот будет иметь широкие задачи, но не будет иметь серьезного противника. Однако вскоре эти довольно консервативные военные планы оказались несостоятельными. Гидролокаторы не смогли стать абсолютным противоядием от подводных лодок. Число эскортных кораблей было недостаточным, а немецкие подводные лодки, самолеты и мины оказались более опасными, чем ожидалось. Немецкий флот проявил большую активность, чем ожидалось. Скоро стало очевидно, что английский флот оказался лицом к лицу с очень серьезным противником.

СТРУКТУРА РУКОВОДСТВА ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ ГЕРМАНИИ

В бою тактические решения принимаются, как правило, очень быстро, например в ходе танковой атаки, в воздушной схватке со стремительно меняющейся обстановкой или во время торпедной атаки. В этом случае командир подразделения обычно полагается на свой опыт и оценку ситуации. Иначе обстоит дело с оперативными решениями, касающимися крупных войсковых соединений и принимаемыми только после нескольких часов или даже дней размышлений и подготовки. Командир, ответственный за такие решения, имеет поддержку хорошо обученного штаба, с которым он может обсуждать боевые задачи и которому он может передать решение многих конкретных задач. В вооруженных силах Германии боевые командиры тактического и оперативного звена, как правило, имели очень хорошую подготовку, что доказывают и события первых лет войны.

Совершенно другая ситуация возникает при принятии стратегических решений, от которых зависит результат кампании или целой войны. Ввиду их важности такие решения принимаются главнокомандующим театром военных действий на основе политических директив или даже непосредственно политическим лидером. Само собой разумеется, что такие решения могут быть приняты только после основательной подготовительной работы, к которой привлекаются лучшие умы по конкретным вопросам. Обычно имеется достаточно времени для исчерпывающего обсуждения всех проблем, и очень редко приходится разрабатывать стратегию, глядя на часы.

Во время Первой мировой войны Германия так и не разработала большую стратегию. С возрождением нации после 1933 г. главнокомандующим вермахта¹⁰ стал генерал Бломберг. Руководство вооруженными силами (ОКВ) совместно со штабом оперативного руководства, образованным позднее, должно было разрабатывать единую военную стратегию и согласовывать действия трех видов вооруженных сил. Преждевременная отставка скомпрометированного Бломберга явилась очень серьезным ударом по этой, еще не сформированной окончательно системе. Теперь Гитлер в дополнение к его функциям главы государства и политического лидера стал и главнокомандующим. Конечно, над собственно военным руководством должен стоять полномочный политический орган или военный кабинет, но даже перед началом войны диктаторское поведение Гитлера все более и более отодвигало кабинет на задний план, и его последнее заседание состоялось в 1938 г. Было очевидно, что Гитлер хотел взять управление политическими, военными и экономическими делами страны в свои руки. Он не сумел понять, что он не в состоянии единолично решить множество постоянно возникающих новых проблем. И в итоге он так и не превратился в истинного государственного деятеля, а остался революционером и пророком, которого всегда больше заботило абсолютное повиновение его сторонников, а не возможности его партнеров.

Поэтому неудивительно, что его самый близкий военный сподвижник генерал Альфред Г. Йодль, начальник штаба оперативного руководства ОКВ, часто не мог провести в жизнь свои идеи. Во всяком случае, штаб Йодля был слишком слабым и односторонне сформированным для руководства глобальной войной; военно-морской флот там был представлен маленькой группой штабных офицеров, поэтому там преобладал сухопутный образ мышления¹¹, который, несомненно, соответствовал континентальным концепциям Гитлера. Несмотря на указанные недостатки, эта организация в части собственного военного планирования поначалу работала удовлетворительно. Но впоследствии, когда высшее командование стало осуществлять непосредственное руководство ведением боевых действий на отдельных театрах военных действий, оно не только превысило свои возможности, но и перестало выполнять свои прямые функции общего управления, контроля и поиска взаимоприемлемых решений. Став главой государства, политическим лидером, главнокомандующим вооруженных сил и, позже, главнокомандующим сухопутных войск, Гитлер не смог исполнять многочисленные обязанности, относящиеся к указанным видам деятельности. Таким образом, не было никакой гарантии в том, что важные стратегические вопросы будут изучены до конца со всех точек зрения, чтобы принять решения, основанные на тщательном анализе ситуации. Этот недостаток стал особенно серьезным, когда решаемые проблемы вышли за пределы континентальной войны, что было неизбежно в войне с великими морскими державами.

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ ГЕРМАНИИ И ЕГО ОРГАНИЗАЦИЯ

Во главе военно-морских сил стоял гросс-адмирал Редер. Он твердо и четко руководил флотом. В стратегическом и оперативном планировании и решении других вопросов он опирался на штаб руководства войной на море, возглавляемый контр-адмиралом Отто Шнивиндом. Этот штаб непосредственно руководил крейсерскими операциями в отдаленных районах, включая и организацию снабжения кораблей. Для проведения таких операций штаб получал необходимую разведывательную информацию со всех частей света. Операциями в Северном море руководила группа военно-морских сил «Запад» под командованием

¹⁰ Вермахт – германские вооруженные силы.

¹¹ В книге он назван более общо – «военным», но полагаем, что это неточность английского перевода и термин «сухопутный» точнее. (Примеч. ред.)

адмирала Альфреда За-альвехтера, а в Балтийском – группа ВМС «Восток» под руководством сначала адмирала Конрада Альбрехта (во время войны в Польше), а затем – адмирала Рольфа Карльса. Обе группы отвечали также за охрану водного района в пределах своих зон, включая траление мин, противолодочную оборону, эскортирование и авиаразведку. Самостоятельные службы, возглавляемые старшими офицерами, отвечали за береговую оборону и организацию берегового базирования флота.

Адмирал Герман Бём, командующий флотом в мирное время, возглавил военно-морские силы в Северном море – на главном театре военных действий. Подводными силами командовал контр-адмирал Дениц, осуществлявший руководство подводной войной в соответствии с общими директивами морского штаба.

Может показаться, что число командований, учитывая малочисленность наличных сил, было чрезмерным. Но это было неизбежно, если штаб руководства войной на море хотел освободиться от повседневной рутины и был намерен осуществлять общее руководство, включая подготовку директив при изменении общей обстановки. В целом штаб решал эти задачи успешно, хотя иногда возникали проблемы, особенно когда границы разделения ответственности оказывались неясными. По-видимому, это обычное явление. В целом люди, находившиеся в действующих частях, чувствовали, что в центре осуществляется энергичное и компетентное руководство, что о них хорошо заботятся и что их законные требования всегда получают необходимый отклик в высоких штабах. Такая уверенность в большой степени обеспечила эффективность и единство действий военно-морского флота.

СТРУКТУРА БРИТАНСКОГО ВЫСШЕГО КОМАНДОВАНИЯ

После того как в апреле 1940 г. Черчилль стал премьер-министром, власть в Англии оказалась в руках сильного и решительного человека, который был известен также склонностью брать на себя слишком большую ответственность. Незначительными изменениями в системе управления он создал такую структуру, которая в полной мере позволяла ему проявить свои знания и способности, не допуская при этом деспотизма. При вступлении на должность премьер-министра он получил также согласие короля занять специально созданный пост министра обороны, пределы полномочий и обязанностей которого были конституционно не определены – типичная британская ситуация.

Как премьер-министр, Черчилль руководил военным кабинетом, который вначале собирался почти ежедневно, но со временем стал заседать все реже. Именно здесь формировалась большая стратегия войны. В состав военного кабинета входили еще четыре человека: предшественник Черчилля на посту премьер-министра, лидер оппозиции, министр иностранных дел и министр без портфеля. Вооруженные силы представлял генерал Х.Л. Исмей – начальник военного отдела секретариата военного кабинета. В этот отдел входили специально подобранные офицеры от трех видов вооруженных сил, и он во многом напоминал штаб оперативного руководства ОКВ. Подобно Йодлю, Исмей занимал свой пост в течение всей войны. Он представлял Черчилля в комитете начальников штабов, состоящем из руководителей видов вооруженных сил; однако, как министр обороны, Черчилль был еще и председателем комитета, отвечающего за разработку военной стратегии. Другими вопросами обороны – в частности, вооружением – занимался комитет обороны, в состав которого входили премьер-министр, лидер оппозиции, министр авиационной промышленности, морской министр, министр авиации, военный министр – все гражданские лица, а также, по приглашению, три начальника штабов видов вооруженных сил. Поскольку Черчилль председательствовал, а Исмей присутствовал на заседаниях всех трех комитетов, а другие должностные лица присутствовали на двух из них, последовательность стратегии гарантирова-

лась. В опытных руках Черчилля, бывшего морского министра, вопросы войны на море невозможно было недооценить.

Глава 4

ПЕРВЫЕ ОПЕРАЦИИ

В случае начала войны германский штаб руководства войной на море намеревался сразу бросить в бой свои корабли в отдаленных морских районах. Поэтому во время роста напряженности в августе 1939 г. карманные линкоры «Дойчланд», «Граф Шпее» и 18 подводных лодок были направлены в Атлантику в районы выжидания. Но когда 3 сентября война разразилась, то появились политические причины, из-за которых немедленные активные действия были нежелательны. Действия карманных линкоров приостановили в связи с тем, что Гитлер, недооценивая решительность Англии, надеялся после быстрого завершения польской кампании договориться с Западом. В результате «Дойчланд» находился в море к востоку от побережья острова Гренландия до конца сентября на удалении от всех путей следования торговых судов, а «Граф Шпее» – в Южной Атлантике между островом Святой Елены и Бразилией.

Подводные лодки получили строгие указания следовать нормам призового права¹². Это означало, что без предупреждения можно атаковать только вооруженные торговые суда или суда, эскортируемые военными кораблями; все же остальные суда необходимо было останавливать для проверки документов или грузов, топить можно было только суда, везущие запрещенные грузы.

Эти ограничения отнимали у подводных лодок их главное оружие – скрытность, поскольку они были вынуждены всплывать на поверхность и подвергать себя риску быть атакованными судами с замаскированным вооружением. Подводные лодки водоизмещением 250 т, главным оружием которых было одно мелкокалиберное автоматическое орудие, вряд ли можно было рассматривать как эффективный боевой корабль, хотя Дениц давал им положительную оценку. Целесообразность их использования в море стала еще более проблематичной в связи со строгим приказом Гитлера избегать любых инцидентов с Францией и не трогать ее торговые суда. Таким образом, с французскими судами обращались лучше, чем с судами нейтральных стран, которые могли быть обысканы в соответствии с международной практикой.

Случай с лайнером «Атения» еще больше осложнил обстановку. Это судно было потоплено 4 сентября 1939 г. подводной лодкой «U-30» (капитан-лейтенант Фриц Людвиг Лемп), потому что шло без огней и зигзагообразным курсом, что заставило командира лодки предположить, что это был один из вспомогательных крейсеров, которые англичане широко использовали для патрулирования и конвоирования. Вслед за этим Гитлер выпустил приказ, что вплоть до особого распоряжения запрещается нападение на пассажирские суда, даже когда они охраняются.

Очевидно, что все эти ограничения не позволили немецкому флоту добиться значительных успехов, которых в первые дни войны можно было достигнуть сравнительно легко, поскольку создание англичанами противолодочной обороны потребовало значительного времени. Новым препятствием, не сразу осознанным в то время, была ненадежность магнитных взрывателей¹³ и рулей глубины немецких торпед. В результате торпеды преждевременно взрывались или шли мимо цели. Первой жертвой стала лодка «U-39» (капитан-лейтенант Эберхард Глаттц), которая 14 сентября после тщательного прицеливания произвела торпед-

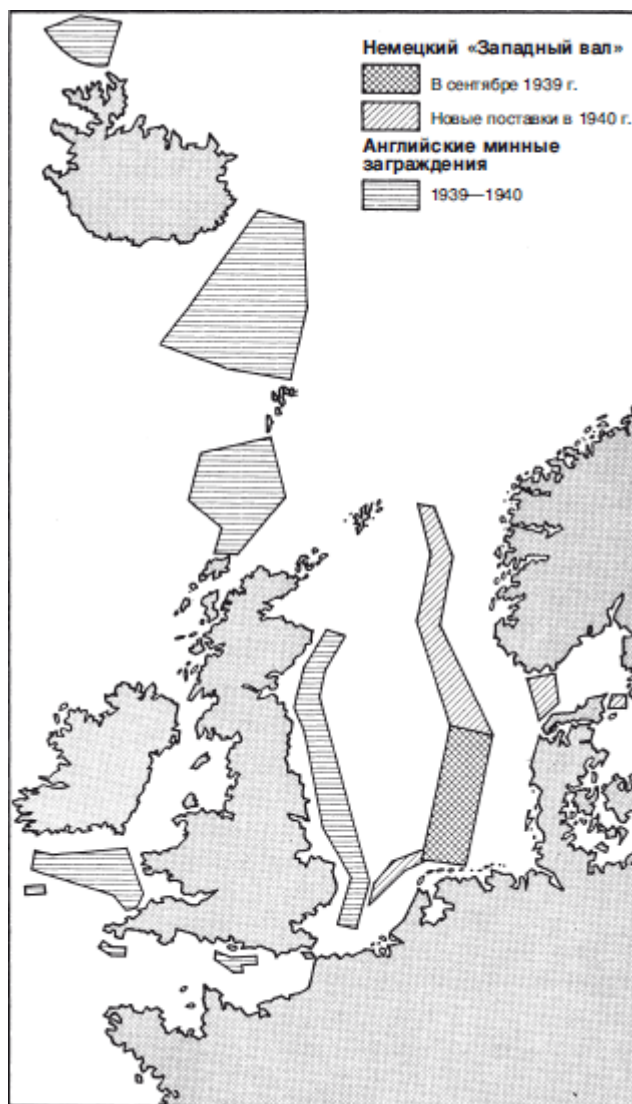
¹² Призовое право – правила, которыми должны были руководствоваться немецкие военные моряки в соответствии с Женевской конвенцией.

¹³ Магнитный взрыватель – взрыватель торпеды, срабатывающий под воздействием магнитного поля судна.

ный залп по авианосцу «Арк Ройял». Все торпеды взорвались преждевременно, повредив только окраску борта авианосца. Корабли сопровождения «Арк Ройяла» быстро обнаружили подводную лодку и потопили ее. Капитан-лейтенант Отто Шухард на «U-29» был более удачлив, потопив 17 сентября авианосец «Корейджиес».

Несколько последующих неудач можно, вероятно, объяснить техническими дефектами немецких торпед. И все же, несмотря на возрастающее сопротивление со стороны английских кораблей, которые оповещали по радио о районах патрулирования, использовали артиллерию и предпринимали попытки совершить таран, подводные лодки смогли в сентябре 1939 г. потопить 40 кораблей общим водоизмещением 153 тыс. брт. Еще 31 тыс. т англичане потеряли в результате гибели своих кораблей на минах, установленных немецкими подводными лодками на подходах к английским портам. В октябре потери англичан составили соответственно 135 и 29 тыс. брт.

В сентябре ночи были все еще слишком коротки для проведения внезапных набегов немецких надводных кораблей на восточное побережье Англии. Чтобы ослабить невыгодное географическое положение, Германия направила крейсера, эсминцы и минные заградители для создания «Западного вала» – протяженной системы минных заграждений, начинающейся от территориальных вод Голландии севернее Терсхеллинга и простирающейся далее на север на 150 миль. Эта зона была официально объявлена опасной для плавания. Она обеспечивала превосходную фланговую защиту от ударов англичан с запада и фактически переместила выход из Гельголандской бухты Северного моря почти до пролива Скагеррак. Англичане не препятствовали этим постановкам, однако 4 сентября организовали умелый и неожиданный бомбовый удар по судам в Вильгельме – хафене, впрочем малорезультативный. Вдобавок английский флот был занят обеспечением безопасности переброски войск и военных грузов во Францию и созданием системы эффективной защиты торгового судоходства. Эти мероприятия включали создание мощных густых противолодочных минных заграждений в Па-де-Кале и протяженной системы минных заграждений вдоль восточного побережья Англии для защиты прибрежных перевозок, а также патрулирование моря вокруг Исландии самолетами и вспомогательными крейсерами, вооружение торговых судов, организацию конвоев и патрулирование обширных пространств Атлантики с целью перехвата немецких рейдеров.



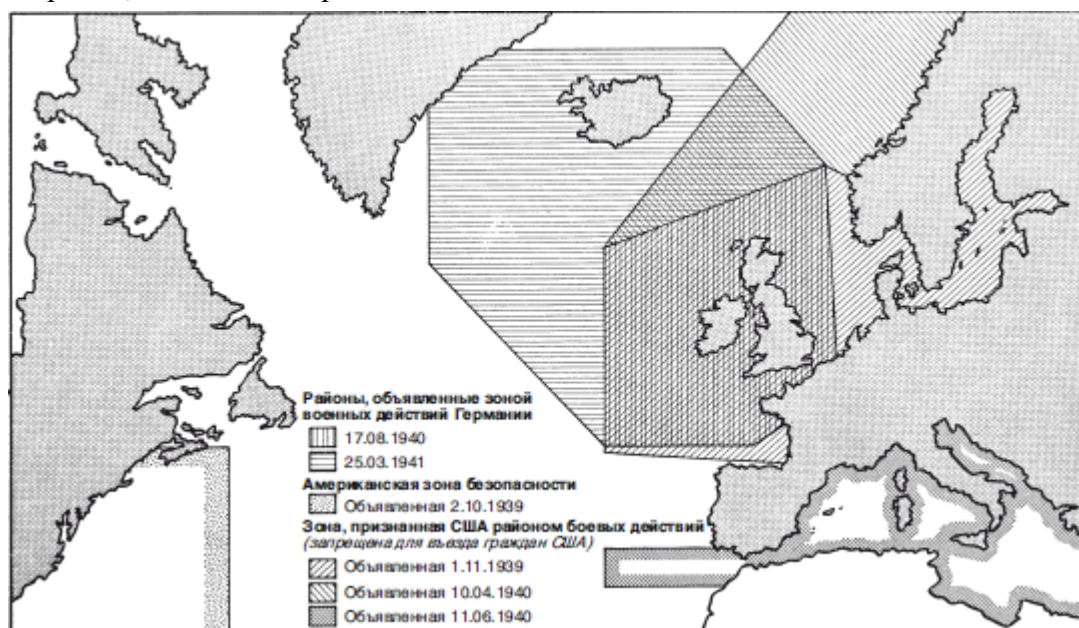
Минные постановки в прибрежных водах

Так как Италия не вступила в войну, французам потребовались лишь незначительные силы для охраны перевозки своих войск из Северной Африки, и поэтому у них была возможность выделить корабли для охраны океанского судоходства.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО И ВОЙНА НА МОРЕ

Нерешительное начало войны на море и недостаточное число подводных лодок в равной степени были проблемами для немецкого морского руководства, которое неоднократно выступало с просьбой о снятии всех ограничений при нападении на торговые суда противника и об ускорении строительства подводных лодок. В течение октября ограничения постепенно отменялись в ответ на действия британского Адмиралтейства. В результате все вооруженные и идущие с потушенными огнями суда теперь можно было атаковать в районе до 20° западной долготы (з. д.) так же, как и все пассажирские суда, находящиеся в составе конвоев. Таким образом, произошел возврат к положениям призового права. В течение 1940 г. неограниченная подводная война после предварительного уведомления постепенно распространялась на различные районы вокруг Британских островов до тех пор, пока 17 августа все воды вплоть до 20° з. д. не были объявлены зоной полной блокады осажденных островов.

Теперь любое судно в этой зоне могло быть потоплено без какого-либо предупреждения, и, таким образом, последние ограничения были сняты.



Районы с различными военными режимами в зоне боевых действий

С точки зрения международного права ситуация складывалась следующим образом. В начале войны всем английским судам было приказано сообщать по радио о местонахождении любой обнаруженной подлодки. 1 октября 1939 г. британское Адмиралтейство объявило, что торговый флот получил указание таранить лодки противника. 8 мая 1940 г. Адмиралтейство выпустило приказ, предписывающий топить любое судно, встреченное ночью в проливе Скагеррак. В первые три месяца войны на 1 тыс. английских торговых судов были установлены орудия. (В связи с этим следует отметить, что с самого начала войны на Тихом океане военно-морской флот Соединенных Штатов разрешил неограниченную подводную войну против японского торгового флота.)

Базируясь на этих фактах, Нюрнбергский трибунал в 1946 г. объявил, что приговоры германским адмиралам Редеру и Деницу не были основаны на каком-либо нарушении ими международного права в отношении подводной войны. В этой связи отметим, что для немцев основания, по которым осуждали адмиралов, были совершенно непонятными и необоснованными.

ВОЙНА НА МОРЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ ВСЕХ ВИДОВ ОРУЖИЯ

Хотя снятие ограничений в октябре 1939 г. несколько улучшило оперативные возможности подводных лодок, а противолодочная оборона англичан оказалась ниже прогнозируемого уровня, тоннаж судов, потопленных подводными лодками в ноябре, снизился до 61 тыс. брт, а в декабре возрос до 72 тыс., в январе 1940 г. – до 91 тыс. т и в феврале – до 153 тыс. брт. Причина заключалась в том, что уменьшилось количество лодок, одновременно находившихся на позиции. Показателя начальных месяцев войны – 23 лодки – удалось достичь или превзойти только весной 1941 г. Часть подводных лодок всегда была нужна для обучения. Из лодок боевого назначения одна треть обычно готовилась к походу, другая находилась на пути в район действий или в базу, и только треть лодок реально вела активные действия. В течение 18 месяцев с октября 1939 г. до марта 1941 г. число последних не превышало 13.

С такими скудными силами главной проблемой была не атака, а поиск жертвы: для этого не хватало «глаз». Две попытки командования подводных сил навести группу лодок на конвой оказались неудачными. В ходе краткой вылазки в Средиземноморье подводная лодка «U-26» не нашла целей, а операция против предполагаемых перевозок древесины и железной руды из Северной России в Шотландию завершилась потоплением только трех судов лодкой «U-38».

Несколько 250-тонных лодок действовали у восточного побережья Англии и Шотландии, в то время как более крупные направлялись, как правило, к западу и юго-западу от Британских островов. После того как в октябре в Ла-Манше были потеряны две подводные лодки, предположительно от подрыва на минах, лодки стали направлять в Атлантику северным маршрутом вокруг Шотландии.

Необыкновенный подвиг, весть о котором обошла весь мир, совершила подводная лодка «U-47» (капитан-лейтенант Гюнтер Прин). 14 октября 1939 г. она проникла в военноморскую базу Скапа-Флоу и, несмотря на отказ нескольких торпед, пустила на дно линкор «Ройял Оук». В другом походе эта лодка атаковала крейсер класса «Лондон», но неудачно из-за преждевременного срабатывания магнитных взрывателей торпед.

Уменьшение тоннажа судов, потопленных подводными лодками, было фактически возмещено боевыми успехами других видов оружия – карманных линкоров, авиации и мин. В первые шесть месяцев войны в результате подрыва на немецких минах потери противника составили 120 транспортных судов общим водоизмещением около 400 тыс. брт, а также по крайней мере 15 тральщиков и два эсминца, кроме того, были повреждены линкор «Нельсон», крейсера «Белфаст» и «Адвениер» и два эсминца.

В ряде походов на подходах к крупным английским портам подводные лодки ставили магнитные мины, выстреливая их из торпедных аппаратов. Необходимость выходить на мелководье, где действовали противолодочные силы противника, требовала незаурядной храбрости и хладнокровия: кроме того, участники этих операций долго не знали, какой результат принесли в конечном итоге их усилия. Такие задания были гораздо менее привлекательными для экипажей, чем сражения с конвоями, когда постоянно изменяющаяся ситуация требовала принятия быстрых решений.

В период между октябрем 1939-го и февралем 1940 г. немецкие эсминцы под командованием коммодора Пауля Фридриха Бонте осуществили девять удачных вылазок к английскому побережью, в ходе которых они установили около 1800 мин на маршрутах движения торговых судов между устьями рек Темза и Тайн. Одну половину установленных мин составляли якорные, а вторую – донные магнитные. Эсминцы также торпедировали английский эсминец, а сами не понесли потерь, хотя были вынуждены пользоваться узкими проходами в собственных минных полях. В таких операциях безопасность кораблей зависела от точности информации, полученной от штаба руководства войной на море в отношении минных постановок англичан у восточного побережья Великобритании.

Ночью 22 февраля 1940 г. немецкий самолет атаковал и потопил по ошибке два германских эсминца «Леберехт Маас» и «Макс Шульц» в то время, когда они преодолевали немецкие минные заграждения при возвращении с боевого задания. Этот роковой инцидент случился потому, что патрульные самолеты люфтваффе не были своевременно информированы об их появлении.

В дополнение к 14 разведывательным эскадрильям береговой авиации, главнокомандующий люфтваффе в начале войны выделил для действий против Англии флота шесть групп бомбардировщиков «He-111» и группу KG-30¹⁴, которая только что начала перевооружаться тяжелыми пикирующими бомбардировщиками «Ju-88».

¹⁴ KG-30 – бомбардировочная группа.

26 сентября 1939 г. в ходе широкомасштабной авиаразведки в северной части Северного моря была обнаружена эскадра кораблей флота метрополии. На нее при помощи сигнальных боев навели четыре «Ju-88» и девять «He-111». По возвращении летчики доложили о повреждении авианосца «Арк Ройял» и двух линкоров. Германская пропаганда раздула сообщение, заявив, что «Арк Ройял» был потоплен. Однако первым военным кораблем, фактически потопленным самолетами люфтваффе (3 февраля 1940 г.), был тральщик.

Первая совместная операция боевых кораблей и авиации была осуществлена против кораблей флота метрополии, обнаруженных 7 октября 1939 г. к югу от Норвегии. В операции участвовал линкор «Гнейзенау» в сопровождении легких сил флота и мощная авиagруппа, состоящая из 127 бомбардировщиков «He-111» и 21 пикирующего бомбардировщика «Ju-88», но она завершилась безрезультатно. Затем были нанесены два ограниченных по мощности воздушных удара – один 16 октября по кораблям в заливе Ферг-оф-Форт и следующий – 17 октября по Скапа-Флоу. Результаты бомбардировок были незначительными, но заставили британцев усилить противовоздушную оборону этих пунктов.

Люфтваффе и военно-морской флот не сходились во взглядах на вопросы минной войны. ВМС считали, что эти вопросы относятся к сфере их ответственности, и хотели отложить начало операции, пока не будет накоплено достаточно мин для массовой постановки, что могло произойти не ранее весны 1940 г. Но руководство флота не хотело ждать так долго, и минные постановки начались с первых дней войны, вначале с подводных лодок, а через месяц – с эсминцев. Казалось, что англичанам потребуется много времени, чтобы разработать способы защиты от магнитных мин.

В ноябре люфтваффе решились последовать примеру ВМС, но действовали не слишком торопливо, установив лишь 68 мин, пока в середине декабря не замерзли гидроаэродромы и воздушные миноносцы лишились возможности взлетать.

К несчастью, при первом вылете на минирование две мины упали в ил на мелководье в устье Темзы и английские минеры нашли их во время отлива. Этот случай очень помог англичанам при разработке необходимых контрмер. Они вскоре не только изготовили эффективный электромагнитный трал, но также нашли два способа уменьшения магнитного поля корабля, что, соответственно, снижало риск подрыва на магнитных минах. Подобные методы были успешно испытаны в Германии еще в 1923 г., но из-за отсутствия финансирования дальнейшие разработки были прекращены, поскольку имевшиеся средства нужно было использовать на совершенствование самих мин.

Немецкие минные постановки в ноябре и декабре 1939 г. привели к потере 64 судов противника общим тоннажем около 200 тыс. брт. Этот успех никогда больше не был повторен. Можно было достичь даже лучших результатов внезапной постановкой большого числа мин в относительно узких проливах, по которым осуществлялись прибрежные перевозки. Однако из-за неподготовленности летчиков было сомнительно, могла ли авиация осуществлять постановки точно в навигационном отношении. В отличие от самолетов эсминцы и подводные лодки обычно устанавливали мины с высокой точностью. Но после марта 1940 г. ночи стали слишком короткими, чтобы позволить эсминцам незаметно приблизиться к английскому побережью. Конечно, тот факт, что англичане были вынуждены выделять большое число малых кораблей для траления мин вместо проведения противолодочных операций, помог действиям подводных лодок. Поэтому трудно сказать, дало бы в итоге немецкое минное наступление лучшие результаты в случае отсрочки, как предлагали люфтваффе.

1 ноября люфтваффе получили право атаковать конвои бомбами и другим авиационным оружием. В середине декабря самолеты X авиакорпуса начали осуществлять регулярные поиски на морских торговых путях у английского побережья. Летчики полагали, что достигли значительных успехов в борьбе с торговым судоходством, однако за четыре месяца они потопили только 29 судов суммарным водоизмещением 37 тыс. брт. Этот результат был

бы, несомненно, выше, если бы, пока противник был все еще не подготовлен, была внедрена авиационная торпеда и постановка мин эсминцами координировалась с сильными ударами с воздуха.

Руководство ВМС применяло и крупные надводные корабли, чтобы нанести ущерб торговому судоходству противника в самых разных регионах. За операцией 7 октября 1939 г. последовала вылазка линкоров «Гнейзенау» и «Шарнхорст» в район к югу от Исландии, где 23 ноября они потопили британский вспомогательный крейсер «Равалпинди» (16,7 тыс. т) и спасли часть его экипажа. То был единственный случай в ходе войны, когда в контролируемых противником водах линкоры, рискуя своей безопасностью, остановились, чтобы подобрать оставшихся в живых моряков противника. После этого немецкие корабли ушли на север и, искусно прикрывшись непогодой, 27 ноября вернулись в Вильгельмсхафен, получив серьезные повреждения от шторма. Попытки ВМС обеих сторон принять участие в операции оказались безрезультатными. Ремонт линкоров продолжался до середины января, затем были проведены учения. 18 февраля 1940 г. оба линкора смогли снова выйти в море в сопровождении тяжелого крейсера «Хиппер» и нескольких эсминцев. Их цель – конвои, курсирующие между Норвегией и Англией, – заставила их достичь широты Бергена, совсем как во время набегов германского флота в апреле 1918 г. Однако суда противника не были обнаружены.

В конце сентября (1939 г. – *Ред.*) карманным линкорам, находящимся далеко в Атлантике, было дано разрешение начать операции.

«Дойчланд» (капитан 1-го ранга Пауль Вернер Венеккер), направленный к югу от Гренландии, потопил два судна и захватил третье. У него возникли неполадки с бортовым разведывательным самолетом и с машиной, поэтому в середине ноября он был отозван в Германию, куда прибыл без происшествий. «Граф Шпее» (капитан 1-го ранга Ганс Лангсдорф) обнаружил и потопил девять пароходов (5 тыс. брт) в Индийском океане и Южной Атлантике. Пытаясь увеличить боевой счет накануне возвращения домой, он 13 декабря вступил в бой вблизи Ла-Платы с тяжелым британским крейсером «Эксетер» и легкими крейсерами «Аякс» и «Ахиллес» под командованием коммодора сэра Генри Харвуда. Германский линкор вывел из строя крейсер «Эксетер» и половину орудий «Аякса», но в ходе длительного боя и сам получил значительные повреждения. Командир линкора решил направиться в Монтевидео, где он надеялся сделать необходимый ремонт. Однако это решение было ошибочным, вероятно вследствие того, что Лангсдорф, очень способный офицер, был чрезмерно утомлен длительным плаванием, закончившимся тяжелым боем. Когда английские корабли преградили ему путь для ухода в открытое море, он приказал уничтожить корабль и покончил жизнь самоубийством.

В начале войны в Ла-Манше действовали несколько подводных лодок, но они строго подчинялись описанным выше ограничениям и проявляли особую осторожность, чтобы избежать нападений на пассажирские суда, хотя были подозрения, что последние перевозят войска. В результате английские экспедиционные силы достигли Франции без потерь. Как только англичане создали большое минное заграждение вблизи Дувра и организовали патрулирование района с использованием авиации и надводных судов, то это устранило угрозу их торговому флоту при пересечении пролива.

НАЧАЛО БЛОКАДЫ

Попытки англичан захватить германские торговые суда и использовать их для своих нужд были довольно неудачными. Еще в ходе Судетского кризиса штаб ВМС¹⁵ предпринял

¹⁵ Главный штаб морских сил Германии носил пышное, но длинное название – «штаб руководства войной на море».

неудачную попытку передавать информацию и распоряжения на германские суда через судоходные компании. Поэтому ВМС во всех крупных портах создали учебные курсы, чтобы офицерский состав торговых судов знал, как действовать в случае угрозы и в первые дни войны. В то же самое время на все торговые суда выдали запечатанные пакеты с приказами, которые вступали в силу после передачи по радио заранее подготовленного сигнала. К началу войны эти приготовления, не всегда получавшие поддержку у судоходных компаний, еще не были завершены. Несмотря на это, во многих случаях они оказались весьма полезными для капитанов. Первое предупреждение судам немецкого торгового флота было передано 25 августа

1939 г., через день после того, как последнее английское судно покинуло немецкий порт. Германские суда ушли далеко в сторону от обычных торговых путей. Они были переданы под управление министерства транспорта, которое выпускало все дальнейшие инструкции, как, например, приказ возвращаться, обходя Британские острова с севера. К сожалению, в дело вмешалось было ОКВ, что вызвало определенную неразбериху и потерю времени и топлива. В целом 325 судов общим тоннажем 750 тыс. брт ушли в нейтральные порты, а 100 судов водоизмещением 500 тыс. т вернулись домой. До апреля 1940 г. 71 судно (34 тыс. брт) было перехвачено противником, но только 15 из них попали в его руки. Лишь в нескольких исключительных случаях капитаны сдали свои суда, не попытавшись их затопить. Один из известных лайнеров – «Колумб» – был потоплен 19 декабря 1939 г. Его выследили в Северной Атлантике американские военные корабли, сообщившие о его местонахождении, и затем перехватил английский эсминец. Крупный лайнер «Бремен» ушел в высокие широты, проследовал в Мурманск и в середине декабря прорвался в Бремерхафен, где с начала войны находилась «Европа». Всю зиму одиночные суда продолжали прорываться вокруг Исландии в Мурманск или Норвегию. Нужны были смелость и решительность, чтобы привести суда домой в трудных погодных и навигационных условиях.

Англичане добились большего успеха при перехвате грузов, перевозимых в Германию торговыми судами нейтральных стран. Объем таких товаров вместе с теми, что были взяты на захваченных в сентябре 1939 г. немецких судах, составил 300 тыс. т, что примерно в два раза превышало количество грузов, потерянных на их собственных погибших судах.

Опираясь на опыт Первой мировой войны, англичане сразу же создали структуру, нацеленную на блокирование морских поставок в Германию. Они понимали, что в темные зимние месяцы контроль путей вокруг Исландии никогда не может быть полным, но выделили для постоянного патрулирования в этих водах 25 вспомогательных крейсеров, а также силы прикрытия в составе четырех тяжелых крейсеров, линейного крейсера «Худ» и одного-двух линкоров.

Чтобы сделать блокаду более эффективной, англичане решили пресечь немецкие перевозки в зародыше, не допуская в порту отправления погрузки товаров, предназначенных для Германии, даже на суда нейтральных стран. Для этого они с 1 декабря 1939 г. ввели систему морского освидетельствования «Нависцерт». В соответствии с ней официальный представитель союзников, убедившись в отсутствии на борту военной контрабанды, выдавал судам нейтральных стран в порту погрузки специальный сертификат. Эта система была выгодна и «купцам» нейтральных стран, поскольку она устраняла длительные задержки для проверки в море или в каком-нибудь порту. Кроме того, должностные лица союзников могли контролировать и процесс погрузки товаров в иностранных портах. Союзники также назначали на каждое интернированное немецкое судно своих наблюдателей, которые сообщали о любых подозрительных приготовлениях типа заправки топливом или пополнения запасов прови-

Прагматичные американцы перевели его коротко – «морской штаб». Мы восстановили оригинальное название, но, чтобы не перегружать текст и для разнообразия, будем пользоваться и более коротким – «штаб ВМС». (Примеч. ред.)

анта. Тем не менее в течение первых трех лет войны они оказались неспособными ликвидировать созданную в 1930 г. немецкую систему снабжения из-за рубежа («Etappendienst»). Она предусматривала загрузку большого числа судов в портах дружественных или нейтральных стран с целью последующего прорыва в Германию или обеспечения надводных рейдеров.

Английская блокада была ужесточена в конце ноября 1939 г., когда все немецкие товары, перевозимые нейтральными судами, объявлялись контрабандой и подлежали конфискации независимо от того, кому они принадлежали. Чтобы оправдать эти меры, которые нарушали общепринятые правила Парижской декларации 1856 г., союзники объявили, что немецкие минные постановки не соответствуют международному праву. Япония, Италия и несколько менее значительных морских держав пытались протестовать, но безуспешно.

Поначалу экспорт германского угля в Италию через Голландию и Бельгию был разрешен, но в марте 1940 г. англичане конфисковали грузы на 13 итальянских углевозах, которые шли в Италию из портов Рейна и Шельды. Все протесты были отклонены, и с этого времени поставки угля в Италию осуществлялись только по суше. И это был не первый случай, когда морская держава отстаивала свои жизненно важные интересы, невзирая на общепринятые нормы.

ДЕЙСТВИЯ АНГЛИЧАН НА МОРЕ

Попытка англичан перехватить возвращающиеся в Германию торговые суда имела незначительный успех, в частности, из-за того, что значительные силы союзников были заняты поиском двух карманных линкоров. Черчилль предвидел, что появление хотя бы одного такого корабля в Атлантике приведет к «большому морскому кризису». Донесения, получаемые с конца сентября об их появлении в Северной и Южной Атлантике и Индийском океане, заставили англичан действовать более энергично. Очень скоро на поиск в угрожаемые районы было направлено целых девять поисковых групп кораблей. В их состав входили линкор, 3 линейных крейсера (один французский), 11 тяжелых крейсеров (3 французских), 3 легких крейсера и 5 авианосцев. Еще 3 линкора и 2 крейсера были заняты охраной конвоев. Таким образом, 2 германских карманных линкора отвлекали 28 военных кораблей противника, и это показывает, что адмирал Редер был прав в своем решении строить для Германии океанский флот. Ведь каждая поисковая группа противника должна была быть по крайней мере не слабее одного карманного линкора. Если бы на океанских просторах находилась целая эскадра германских линкоров или линейных крейсеров, то ситуация могла стать совсем другой.

Появление карманных линкоров в далеко отстоящих друг от друга зонах и неожиданное молчание «Дойчланда» вызвали некоторую нервозность у англичан. Они переоценили намерения немцев и полагали, что цель германского флота заключалась в том, чтобы вынудить английский флот распылить свои силы и затем, воспользовавшись такой возможностью, высадить десант, численностью в 20 тыс. человек, скорее всего, в Гарвиче, где большие глубины подходят к самому берегу.

Англичан также серьезно беспокоили минные постановки и авиаудары немцев, имевшие целью нарушить судоходство вдоль восточного побережья Англии. Там им приходилось ежедневно конвоировать не только крупные транспорты между основными портами, но также и сотни по три малых судов водоизмещением от 500 до 20 тыс. брт.

Силы британцев были напряжены до предела, поэтому, а также из опасения попасть под удары люфтваффе они не сделали никаких попыток проникнуть в воды к востоку от «Западного вала», чтобы атаковать действовавшие там флотилии немецких сторожевиков и тральщиков. Последние состояли в основном из тихоходных и плохо вооруженных кораблей, переоборудованных из гражданских судов вроде шхун или угольных траулеров с частично

необученными экипажами, и у них не было ни единого шанса уцелеть при встрече с эсминцами или крейсерами противника. Фактически они должны были быть ему благодарны за то, что он оставил их в покое, дав, таким образом, несколько месяцев на дополнительную подготовку команд. Лишь подводные лодки и авиация англичан появлялись иногда в Гельголандской бухте. Первого успеха они добились лишь 13 декабря 1939 г., когда в проливе Скагеррак английская лодка обнаружила и атаковала дивизион в составе трех легких крейсеров, шедших без сопровождения. Крейсера должны были встретить пять эсминцев, возвращавшихся с минной постановки в районе устья реки Тайн. Крейсера «Лейпциг» и «Нюрнберг» были торпедированы, получили серьезные повреждения и с помощью и под охраной поспешно собранной группы сторожевых кораблей с трудом добрались до берега. На следующее утро около острова Гельголанд эти крейсера с эскортом вновь атаковала английская подлодка и потопила сторожевой корабль «F-9».

В течение нескольких недель немецкие тральщики в том же районе уничтожили три британские субмарины, пленив экипажи двух из них. После этого в Гельголандской бухте наступило затишье. Усилившиеся было к концу года удары англичан с воздуха практически прекратились после налета 18 декабря, когда более половины из участвующих в нем 50 бомбардировщиков были сбиты истребителями эскадрильи «Шумахер», действовавшими с аэродрома Нордхольц.

В начале 1940 г. англичане приступили к авиапостановкам якорных мин на протраленных фарватерах к югу от «Западного вала», однако немецкие тральщики справлялись с ними без проблем и без потерь. В апреле они впервые применили магнитные мины, принцип действия которых отличался от немецких.

Принципы морской стратегии Англии отразились и на ее программе кораблестроения. Постройка линкоров и крейсеров была замедлена, но не остановлена, так как сохранялась потребность в мощных кораблях, способных противостоять линкорам «Бисмарк» и «Тирпиц». Продолжались работы на четырех из шести запланированных эскадренных авианосцах. Несколько расширялось строительство подлодок, но основной упор был сделан на эскортные и сторожевые корабли охранения, заказами на которые до предела загрузили судостроительные заводы в Англии и Канаде. Одновременно с этим недавно созданное министерство торгового флота организовало постройку транспортных судов и вербовку экипажей для них. Благодаря этим мерам удалось добиться того, что тоннаж английского транспортного флота за первые шесть месяцев войны сократился лишь на 200 тыс. т. Однако поскольку суда общим водоизмещением 55 млн т необходимо было передать вооруженным силам, то для перевозки импортных грузов оставалось только 15,5 млн брт. Они с помощью судов нейтральных стран могли обеспечить импорт в объеме $\frac{4}{5}$ от уровня мирного времени.

К весне 1940 г. у Британии не было особых причин беспокоиться о состоянии дел. На Западном фронте продолжалось затишье. Армия продолжала развертывание до запланированных 55 дивизий. Правда, и на море, и в воздухе немцы были более агрессивны, и потери островитян оказались более тяжелыми, чем ожидалось. Особенно хорошей подготовкой и высоким техническим уровнем отличались подводные лодки, к тому же уничтожить их во время войны оказалось не в пример труднее, чем в теории. Однако их было слишком мало, чтобы представлять серьезную угрозу для Англии, причем их эффективность должна была уменьшиться в результате ожидавшегося вскоре появления новых противолодочных кораблей. Несколько подводных лодок было уже уничтожено так же, как и один из карманных линкоров. Морской импорт Германии был прерван, за исключением поставок железной руды с севера Швеции летом и из Нарвика зимой. Если бы была возможность пресечь и эти поставки, то военная промышленность Германии, лишившись стали, просто остановилась и победа союзников стала бы вопросом времени. Неудивительно, что Черчилль вскоре задумался о том, каким способом и средствами нанести этот смертельный удар, ибо

сущность морской державы заключается в том, что она может выбрать время и способ удешевления экономики противника. Таким образом, созрели условия для высадки союзников в Норвегии, что позволяло надежно блокировать немецкий флот, который не только причинил много беспокойства в прошлом, но и мог преподнести новые неожиданности в будущем.

Глава 5

ВТОРЖЕНИЕ В НОРВЕГИЮ

Немецкие ВМС также следили за Норвегией, но не с какими-либо агрессивными намерениями, а с возрастающим беспокойством. До сих пор война на море протекала в удовлетворительном направлении, поскольку подводные лодки выдержали испытание. Вместе с надводными кораблями они оказали более мощный нажим на противника, чем можно было от них ожидать, несмотря на политические ограничения и некоторые технические дефекты. Потери, особенно линкора «Граф Шпее», были огорчительными, но все же терпимыми.

Но у этой медали была и другая сторона. У немецких моряков не было никаких иллюзий в отношении продолжительности и серьезности предстоящей борьбы или стойкости могучего морского противника. Поэтому вызывало тревогу и возрастающее проникновение люфтваффе в сферу действия военно-морского флота, и нежелание Геринга сотрудничать с главнокомандующим ВМС или серьезно изучать проблемы войны на море.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Несмотря на то что основной задачей – по крайней мере на бумаге – признавалось нарушение морских коммуникаций Англии, большая стратегия Германии не была на это направлена. Ресурсы на развитие подводных сил выделялись неохотно и в недостаточном объеме. Наконец, и Норвегия стала болевой точкой для командования ВМС Германии, которое очень хорошо помнило, как весной и летом 1918 г. американцы выставили 70 тыс. мин, создав обширное минное заграждение от Оркнейских островов до границы норвежских территориальных вод. В августе того же года Британия оказала политическое давление на нейтральную Норвегию и убедила ее завершить создание барьера, заминировав свои воды. Из-за технических причин эффективность этого минного барьера оказалась ниже ожидаемой, но он явился серьезной преградой, и на нем погибло несколько подводных лодок. Можно было не сомневаться в том, что такое заграждение будет создано еще раз, но уже более совершенное технически и более мощное по количеству и эффективности самих мин. Такое заграждение привело бы к тому, что немецкий надводный и подводный флот оказался бы заперт в Северном и Балтийском морях, что означало для него конец океанской войны. Кроме того, это привело бы к прекращению перевозок из Нарвика и, следовательно, к сокращению на треть жизненно важного импорта железной руды из Швеции.

В 1920-х гг. вице-адмирал Вольфганг Вегенер выпустил труд о военно-морской стратегии в Первой мировой войне, и с тех пор германский флот заинтересовался проблемой Норвегии. Вегенер показал, как можно было радикально улучшить стратегическую ситуацию за счет лучшего использования проливов Каттегат и Скагеррак, и особенно в случае наличия баз в Норвегии. Это была только часть его обширного исследования, причем из его книги не следовало, что флот должен непременно жаждать оккупации Норвегии при первой же возможности. Морское командование считало, что для Германии будет лучше, если Норвегия останется строго нейтральной страной. Эта точка зрения была ясно отражена в ноте от 2 сентября 1939 г., в которой германское правительство обязалось уважать нейтралитет Норвегии, недвусмысленно оставив за собой право действовать в случае нарушения этого нейтралитета любой третьей стороной.

Очень скоро появились признаки того, что Англия совсем не намерена уважать нейтралитет Норвегии. В начале войны первым лордом Адмиралтейства стал Уинстон Черчилль, который был знаком со всеми аспектами английской военно-морской политики и страте-

гии начиная с Первой мировой войны. Уже 19 сентября 1939 г. он поднял вопрос о норвежском нейтралитете на заседании кабинета министров, а десятью днями позже издал меморандум, в котором говорилось, как закрыть Германии доступ в Атлантику и прервать импорт ею железной руды. Военный кабинет сначала не принимал эти предложения, но, поскольку автор изыскивал любую возможность, чтобы представить их на обсуждение, кое-что просочилось наружу. В начале октября руководство ВМС Германии по крайней мере из двух источников получило информацию о замыслах союзников в отношении Северной Скандинавии. Тогда адмирал Карльс предложил создать германские базы в Норвегии, чтобы предупредить любые подобные шаги союзников. Эти акции не обязательно предполагали применение силы. Немецкий флот уже тайно использовал некоторые порты в качестве баз снабжения – в Испании, на Канарских островах и на якорной стоянке к западу от Мурманска. Все это было достигнуто дипломатическим путем. Однако следовало учитывать, что Норвегия расположена совсем рядом с ключевыми объектами морской сверхдержавы и любые действия немцев, направленные на приобретение баз на ее территории, несомненно, вызовут адекватные контрмеры со стороны Великобритании.

Руководство ВМС Германии пришло к выводу, что невозможно завладеть норвежскими базами, не вызвав вмешательства Англии. С другой стороны, если бы норвежские аэродромы попали в руки англичан, то безопасное до тех пор Балтийское море оказалось бы в пределах досягаемости королевских ВВС, что в особенности помешало бы вводу в строй подводных лодок. Поэтому лучшим решением представлялась нейтральная Норвегия, и адмирал Редер включил эти соображения в свой доклад Гитлеру, который до тех пор, казалось, серьезно не задумывался об этой проблеме.

Число доказательств, говорящих о намерениях союзников в отношении Норвегии, росло. Французский генеральный штаб и премьер-министр Даладье настаивали на оккупации по крайней мере Северной Норвегии, надеясь таким образом отвлечь немецкие войска от предстоящего наступления на западе. Нападение Советского Союза на Финляндию обеспечивало превосходный предлог для этого. Без какого-либо объявления войны 30 ноября 30 советских дивизий начали военные действия против этой небольшой страны, с которой Россия за несколько лет до этого заключила пакт о ненападении сроком до 1945 г.

Теперь союзники в качестве самоназначенных представителей Лиги Наций собирались получить санкции на проход их войск через Северную Норвегию и Северную Швецию для оказания помощи Финляндии – эта акция, между прочим, позволила бы им полностью прибрать к рукам шведскую железную руду.

Гитлер узнал об этих планах 12 декабря 1939 г. из источника, который был близок к нему идеологически, – норвежского экс-министра и национал-социалиста Видкуна Квислинга. Двумя днями позже он приказал, чтобы в ОКВ изучили норвежский вопрос. Британская нота от 6 января 1940 г. норвежскому и шведскому правительствам развеяла все остающиеся сомнения, так как в ней прямо говорилось, что англичане будут препятствовать любым передвижениям немецкого торгового флота в территориальных водах обеих стран. Вскоре после этого французы, для которых мысль о немецком наступлении на суше была особенно неприятна, стали настаивать на незамедлительных действиях в Северной Норвегии, утверждая, что они могли полностью изменить ход войны, после чего генеральные штабы обеих сторон, побуждаемые к действию сходными соображениями, занялись подготовкой операции в Норвегии.

5 февраля Верховный военный совет союзников решил захватить Нарвик тремя или четырьмя дивизиями, чтобы оказать военную помощь Финляндии и занять северные шведские рудники. Одновременно министр иностранных дел Англии проинформировал послов Норвегии и Швеции воспрепятствовать экспорту руды в Германию. В конечном итоге только одна дивизия была выделена для непосредственной поддержки Финляндии – незначитель-

ный вклад в решение большой задачи. Но финское правительство предпочло возобновить трудный диалог с Россией и 12 марта заключило мир.

Руководство немецкого флота еще продолжало настаивать на сохранении норвежского нейтралитета, когда 16 февраля 1940 г. инцидент с судном «Альтмарк» ясно раскрыл намерения англичан. Судно снабжения «Альтмарк» под командованием капитана 1-го ранга Х. Дау, плавающее под германским военно-морским флагом¹⁶обеспечивало припасами и топливом линкор «Граф Шпее» в Южной Атлантике. Судно возвращалось домой с 300 пленными на борту. Оно успешно преодолело блокаду и находилось в Йоссинг-фьорде в Южной Норвегии, когда британский эсминец «Коссэк» под командованием капитана 1-го ранга Филипа Л. Виана вошел в фьорд и взял судно на абордаж, несмотря на непосредственную близость норвежских военных кораблей. Британские моряки освободили заключенных и убили нескольких немецких моряков. В ответ на протесты норвежцев и немцев британское правительство утверждало, что это было лишь техническое нарушение нейтралитета.

Статус «Альтмарка» как торгового судна под германским военно-морским флагом и перевозка военнопленных в нейтральных водах труднообъяснимы с точки зрения международного права. Но прояснение ситуации зависело прежде всего от страны, чей нейтралитет был нарушен. Норвегия только совсем недавно продемонстрировала свое желание и способность делать это, когда захваченный германским карманным линкором «Дойчланд» американский корабль «Сити оф Флинт» с призовой командой на борту воспользовался норвежскими территориальными водами. «Сити оф Флинт» был перехвачен норвежскими боевыми кораблями, германский экипаж был интернирован, а судно освобождено. То, что англичане захватили «Альтмарк» в норвежских водах вместо того, чтобы добиться освобождения заключенных по дипломатическим каналам, было серьезным нарушением нейтралитета Норвегии. Пассивность норвежских кораблей подтверждала опасения немцев, что Норвегия гораздо меньше жаждет защищать свой нейтралитет от Англии, чем от Германии.

Политики по-разному отреагировали на инцидент с «Альтмарком». Гитлер 21 февраля поручил генералу Николаусу фон Фалькенхорсту разработать план операции «Везерюбунг» – кодовое название норвежской операции – и назначил его командующим создаваемой для этого группировкой войск, известной как группа XXI. В тот же самый день в Лондоне французский премьер-министр Эдуард Даладье вновь настойчиво потребовал осуществить интервенцию союзников в Северную Норвегию и предложил организовать внезапный захват норвежских портов подобно операции по захвату «Альтмарка». Он специально подчеркнул, что целью операции является пресечение экспорта руды в Германию. 23 февраля адмирал Редер сделал Гитлеру доклад об обстановке и подчеркнул, что было бы лучше сохранить нейтралитет Норвегии. Однако ее оккупация союзниками представляет настолько большую опасность для Германии, что этому нужно было помешать всеми доступными средствами.

ПЛАН ОПЕРАЦИИ

Окончательный приказ на проведение операции «Везерюбунг» был получен штабом руководства войны на море из оперативного управления ОКВ 1 марта 1940 г. В составлении плана большую помощь оказал капитан 1-го ранга Теодор Кранке – представитель военно-морского флота в ОКВ. С этого момента адмирал Редер и его штаб, которые до того твердо считали, что все усилия нужно направить на борьбу с английским торговым флотом, направили все без остатка силы флота, включая и подводные лодки, для участия в норвежской кампании, понимая, что неудача в ней означает конец свободного выхода в океан.

¹⁶ По другим данным – под флагом вспомогательного флота ВМС Германии.

Основная идея операции состояла в том, чтобы внезапно захватить плацдармы в важнейших норвежских портах и упорно защищать их от атак с моря и суши, пока не подойдут подкрепления и тяжелое вооружение. Затем войска продвигаются в глубь страны, чтобы захватить немногочисленные дороги. Небольшие группы быстроходных боевых кораблей с десантом должны были прорваться перед рассветом в порты. Предварительно требовалось направить в море несколько танкеров и судов с военными грузами, замаскированных под обычные торговые суда, чтобы войти в порты вслед за боевыми кораблями. Еще пятнадцать судов первого «эшелона снабжения» должны были следовать без охранения непосредственно за первой группой транспортов, а большую часть войск и материалов предполагалось доставить конвоями позже, главным образом в Южную Норвегию. Западные подходы к проливу Скагеррак планировалось заминировать. Из-за малочисленности ВМС «ударные» отряды неизбежно получались небольшими и могли взять на борт лишь малое количество войск. Огромное значение придавалось достижению неожиданности действия как против англичан, так и норвежцев. По мнению флота, возвращение в Германию казалось более опасным, чем поход в Норвегию, потому что к тому времени флот противника уже начнет действовать. Отряды имели следующий состав:

I. НАРВИК: 10 эсминцев (коммодор Пауль Фридрих Бонте), с десантом в 2 тыс. горных стрелков под командованием генерала Эдуарда Дитля. Прикрытие осуществляли линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» (адмирал Гюнтер Лютьенс).

II. ТРОНХЕЙМ: тяжелый крейсер «Хиппер» (капитан 1-го ранга Хельмут Хейе), 4 эсминца – 700 человек десанта. Отряд транспортов «эшелона снабжения» – танкер и 3 грузовых парохода.

III. БЕРГЕН: легкие крейсера «Кельн» и «Кенигсберг» (контр-адмирал Хуберт Шмундт), артиллерийский учебный корабль «Бремзе», 2 миноносца, флотилия торпедных катеров (7 вымпелов) и плавбаза «Карл Петере» с 1900 десантниками. «Эшелон снабжения» состоял из 1 небольшого транспорта с войсками и 3 грузовых пароходов.

На участке между III и IV группами – в Ставангере – планировалась высадка двух батальонов воздушного десанта с зенитной артиллерией. Туда же направлялись небольшой танкер и 4 грузовых парохода.

IV. КРИСТИАНСАНН и АРЕНДАЛЬ: легкий крейсер «Карлсруэ» (капитан 1-го ранга Фриц Риве), 3 миноносца, флотилия торпедных катеров и плавбаза «Циндао». Десант 1100 человек и 4 парохода.

V. ОСЛО: тяжелый крейсер «Блюхер» (контр-адмирал Оскар Куммец), карманный линкор «Лютцов» (бывший «Дойчланд»), легкий крейсер «Эмден», 3 миноносца, 8 дизельных тральщиков, 2 китобойных судна, 2 тыс. десантников. Первый эшелон снабжения составляли 2 малых танкера и 5 грузовых пароходов. Прибытие второго эшелона снабжения, состоящего из 11 грузовых пароходов, началось через три дня. Он должен был доставить 8500 человек, 1000 лошадей, 1500 автомобилей и 2200 т материалов. Третий эшелон снабжения в составе 12 судов должен был прибыть на шестой день и доставить 6 тыс. человек, 900 лошадей, 1300 автомобилей и 6 тыс. т материалов.

VI. ЭГЕРСУНН: 4 тральщика (капитан 3-го ранга Курт Тома), группа самокатчиков.

Для установки мин к западу от пролива Скагеррак был подготовлен отряд заграждения в составе 4 минных заградителей и 4 катерных тральщиков (капитан 1-го ранга Фридрих Бёмер).

35 способных вести боевые действия подводных лодок были сведены в девять групп, пять из которых были направлены на позиции вдоль норвежского побережья, три – в район между Оркнейскими и Шетландскими островами и одна – к восточному выходу из Ла-Манша.

Из вышеизложенного легко заметить, что только I и II группы были достаточно быстрыми или были способны вести наступательные действия. Опыт прошлого доказывал, что ни один из участвующих в операции боевых кораблей не мог успешно бороться с береговыми батареями, которые, как ожидалось, защищали большинство норвежских портов.

Для оккупации Дании были сформированы еще четыре группы кораблей с невысокой боеспособностью:

VII. КОРСЕР-НЮБОРГ: учебный корабль «Шлезвиг-Гольштейн» (капитан 1-го ранга Густав Клейкамп), а также несколько траулеров, тральщиков, буксиров и 2 транспорта с десантом в 2 тыс. человек.

VIII. КОПЕНГАГЕН: минный заградитель «Ханзештадт», «Данциг», ледокол, 2 сторожевика, 1000 человек десанта.

IX. МИДДЕЛЬФАРТ: пароход «Ругард», несколько тральщиков, траулеров и буксиров.

X. ЭСББЕРГ и ТЮБОРЕН: 24 больших тральщика, сторожевой корабль и две флотилии дизельных тральщиков. Эта группа была чрезмерно большой. Две трети этих кораблей можно было более эффективно использовать в проливе Каттегат и в Осло-фьорде.

Руководство действиями военно-морских сил оставалось в руках командующих групп ВМС Балтийского и Северного морей, в то время как руководство авиацией осуществлялось штабом люфтваффе. Генерал фон Фалькенхорст командовал только сухопутными войсками, а общее управление операцией находилось в руках штаба оперативного руководства ОКВ (Йодль). Для этой операции – первой десантной в ходе войны – фактически так и не был создан штаб, который был бы в состоянии объединить усилия всех видов вооруженных сил. Этот недостаток был до некоторой степени исправлен превосходным взаимодействием между ними на среднем и нижнем уровнях управления.

Следует отметить, что для десантирования в Норвегии не было никакой необходимости в специальных высадочных средствах, поскольку оно, как правило, осуществлялось в полностью оборудованных портах. Напротив, в крупных десантных операциях союзников и Японии в Тихоокеанском регионе они нашли самое широкое применение, так как в большинстве случаев десант высаживался на необорудованный берег и лишь затем ударами с плацдармов захватывались порты.

АНГЛИЙСКИЕ МИННЫЕ ПОСТАНОВКИ И ОТВЕТ ГЕРМАНИИ

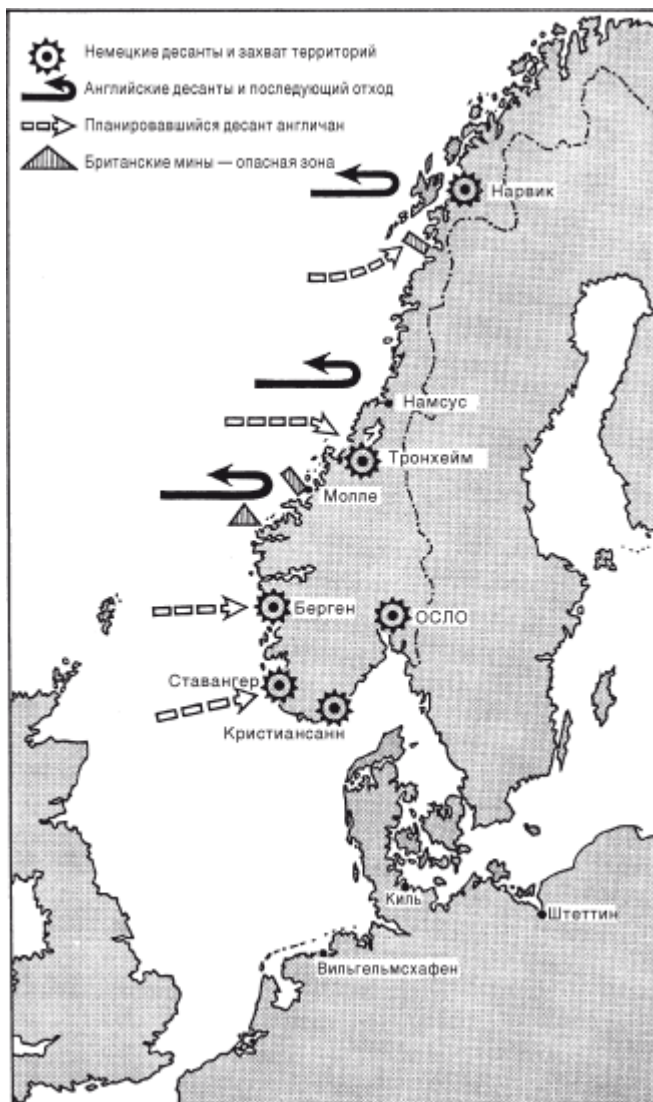
Хотя заключенный Финляндией с СССР мир ликвидировал предлог для оккупации союзниками скандинавских рудников и портов, занимавшихся перевозками руды, приготовления к такой операции продолжались.

28 марта Верховный совет союзников направил ноты правительствам Норвегии и Швеции, в которых они информировали последних о своих мероприятиях по борьбе с перевозками руды в Германию и объявляли о первых практических шагах в этом направлении – начале минных постановок в норвежских территориальных водах с 5 апреля. Германия завершила подготовку к 1 апреля, и, поскольку последние данные разведки, полученные из Норвегии, сообщили о готовящейся операции англичан, по инициативе адмирала Редера было принято решение осуществить высадку германского десанта 9 апреля в 5 часов утра.

Тем временем 3 апреля британский военный кабинет решил задержать постановку мин до 8 апреля. Одновременно предполагалось направить морем в Нарвик английские и французские войска, которые оттуда должны были выдвинуться к шведской границе, а боевые корабли – доставить новые контингента войск в Тронхейм, Берген и Ставангер, чтобы предупредить возможную оккупацию этих портов немцами.

Рано утром 8 апреля, когда корабли союзников ставили мины к юго-западу от Кристиансанна и к югу от Вест-фьорда (Нарвик), экспедиционные силы Германии уже покинули

свои базы, а некоторые отряды кораблей оказались севернее минных заградителей и сил прикрытия союзников. Тем же утром британский эсминец «Глоуворм» в штормовую погоду случайно столкнулся с германским эсминцем, сопровождавшим I и II отряды, и, отважно приняв бой, был вскоре потоплен подоспевшим на помощь «Хиппером». Ранним утром 9 апреля, в тот момент, когда отряды немецких кораблей входили в указанные им порты, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» столкнулись с английским линейным крейсером «Ринаун» (шесть 15-дюймовых орудий) и после получасового боя сумели оторваться от противника с незначительными повреждениями.



Норвегия – десантная операция и минные поля

Ни сообщения агентов, ни наблюдение союзников не сумели снабдить их ясной оценкой ситуации. Высадка немцами десантов 9 апреля явилась для них полной неожиданностью и полностью нарушала их действия на следующем этапе (они намеревались создать минное заграждение в районе Стадландета и высадить десант в основных портах между Нарвиком и Ставангером). Войска союзников, уже находящиеся на кораблях, были возвращены на берег, и затем все усилия были сконцентрированы на попытках восстановить ситуацию.

Вся эта стремительно менявшаяся с обеих сторон мешанина планов, решений и действий в той критической обстановке была вызвана, что сегодня подтверждается, многочисленными документами, действиями Черчилля, которые спровоцировали цепную реакцию событий в этом стратегически важном районе, причем к интересам нейтральных стран отно-

сились без излишнего уважения. Однако эти события также означают, что соответствующие решения Нюрнбергского трибунала, обвинявшие адмирала Редера в том, что он был первым, кто планировал агрессию против Норвегии, опирались на недостоверные основания. На основании рассмотренных на Нюрнбергском трибунале доказательств в 1948 г. был оправдан адмирал Шнивинд – близкий соратник и начальник штаба Редера, который также обвинялся в планировании агрессии против Норвегии. Однако эти положения так и не применили к делу самого Редера¹⁷.

ВТОРЖЕНИЕ

Все отряды немецких кораблей дошли до пунктов назначения, хотя не избежали острых ситуаций и потерь. Десять эсминцев под командой Бонте уничтожили два норвежских броненосца береговой обороны у Нарвика и затем осуществили высадку горных егерей. Из судов обеспечения вовремя прибыл только один танкер, так что в результате разгрузка топлива проходила дольше, чем планировалось. Она все еще продолжалась, когда на рассвете 10 апреля флотилия английских эсминцев внезапно появилась в порту Нарвик и вывела из строя три из пяти стоявших там немецких кораблей. Бонте был убит. Их атаковали оставшиеся пять немецких эсминцев, которые находились в боковом фьорде. Англичане потеряли два корабля, был убит и командир их флотилии. В течение нескольких следующих дней в результате мощных ударов королевского флота и авиации, где сильнейшим был линкор «Уорспайт», были уничтожены немецкие корабли. Уцелевшие 2100 моряков пополнили ряды егерей генерала Дитля. Бои за Тронхейм прошли удачнее. Тяжелый крейсер «Хиппер» и сопровождавшие его эсминцы, подавая радиосигналы по-английски, прошли мимо разгерметизированных береговых батарей. Когда одна из них наконец открыла с близкого расстояния огонь, «Хиппер» несколькими залпами подавил ее. Штурмовые группы, высадившиеся на берег, захватили эти батареи и заменили их расчеты немцами. Вечером 10 апреля «Хиппер» снова вышел в море, на большой скорости миновал Шетландские ворота и присоединился к обоим линейным крейсерам¹⁸, возвращавшимся в Вильгельмсхафен. Несколько позже за ним ушли и четыре эсминца тронхеймского отряда.

Попытки дезориентировать батареи у Бергена увенчались лишь частичным успехом. «Бремзе» был серьезно поврежден, но операция продолжалась согласно плану. «Кенигсберг», задержавшийся в порту из-за неисправности, был потоплен английской авиацией. В Ставангере и Эггерсунне операция прошла без каких-либо затруднений. Норвежский эсминец, торпедировавший первый немецкий транспорт, пришедший в Ставангер, был сам потоплен германскими пикирующими бомбардировщиками, которые действовали с близлежащего аэродрома Сола, захваченного германскими парашютистами. Удержание этого аэродрома явилось решающим фактором, обеспечившим немецкой авиации контроль над Южной Норвегией и проливом Скагеррак и, следовательно, безопасность коммуникаций, проходящих через пролив Каттегат.

Вступление немцев в Кристиансанн надолго задержалось из-за густого тумана на входе в порт. Норвежские батареи были предупреждены, и первые две попытки прорыва потерпели неудачу, только удары с воздуха позволили сломить сопротивление береговых

¹⁷ Удивительно, что даже в самых жестоких тираниях в избытке имеются лишь жертвы, но никогда – виновные в злодеяниях. Даже самим тиранам-кровопийцам обычно находят оправдания, а уж толпы услужливых подручных генеральных людоедов и вовсе оказываются безгрешными. (Примеч. ред.)

¹⁸ Имеются в виду «Шарнхорст» и «Гнейзенау». На протяжении всей книги автор называет их то линкорами, то линейными крейсерами. (Примеч. ред.)

батарей. Когда вечером «Карлсруэ» выходил из порта, он был атакован английской подлодкой и, получив несколько попаданий торпедами, затонул.

Осло – центр одинаково важный и в военном, и в политическом отношении – должен был быть захвачен ударами с моря и воздуха. Береговые батареи были вооружены орудиями калибром до 30,5 см, поэтому, чтобы проскочить их, нужна была полная внезапность. План потерпел неудачу, поскольку, едва немецкие корабли вошли в длинный Осло-фьорд, их встретили норвежские патрульные катера, передавшие сигнал тревоги силам береговой обороны. При попытке прорваться через узкий пролив Дрёбак «Блюхер» был обстрелян тяжелыми орудиями, затем в него попали две торпеды, и он вскоре затонул. «Лютцов» и «Эмден» отошли, после чего люфтваффе атаковали и подавили береговые укрепления, а миноносцы и дизельные тральщики заняли важные пункты на внешней части фьорда. Под командованием инженер-капитан-лейтенанта Эрика Грундманна экипажи двух тральщиков, поддержанные армейскими десантниками, заставили сдаться морскую крепость Хортен. Высадка воздушного десанта под Осло была отсрочена из-за тумана, но в течение 24 часов ситуация уже была взята под контроль, после чего Осло можно было использовать как базу для приема снабженческих грузов, хлынувших туда потоком.

Первые потери среди транспортных судов были велики. Были потоплены шесть из семи грузовых пароходов, два из трех больших танкеров передового «эшелона снабжения». До цели добрались четыре из пяти малых танкеров. Семь из 38 транспортов потопили английские подводные лодки. Было потеряно несколько сторожевых кораблей, включая учебный артиллерийский корабль «Бруммер». Но силы охранения под командованием вице-адмирала Ганса Штохвассера научились справляться с минной и подводной угрозами; они потопили две британские подводные лодки. Третья субмарина – «Сиил» – была захвачена неповрежденной. Только однажды – в ночь на 22 апреля – надводные силы противника попытались войти в пролив Скагеррак. Тогда три больших французских эсминца, находясь еще вдали от транспортных путей, атаковали вооруженные траулеры 7-й сторожевой флотилии Германии, но после безрезультатного боя отступили, несомненно, из-за боязни ударов немецких самолетов, которые настигли бы их на рассвете в случае задержки. К середине июня 270 судов и 100 траулеров немецкого транспортного флота общим водоизмещением 1,2 млн брт доставили в Норвегию 108 тыс. человек, 16 тыс. лошадей, 20 тыс. боевых и транспортных машин и ПО тыс. т военных грузов. Потери составили только 2400 человек и 21 судно (112 тыс. брт).

Именно быстрое налаживание системы снабжения обеспечило безопасность Южной Норвегии и позволило немецким войскам без задержек продвигаться на север. Именно это помогло им отбить попытку англичан блокировать и отбить порт Тронхейм с помощью десантов, высаженных в Намсусе и Однальснесе, железнодорожных терминалах к северу и югу от этого порта. К концу апреля Тронхейм был в безопасности, и только в Нарвике ситуация все еще оставалась неустойчивой.

Англо-французский флот был втянут в тяжелые бои и нес значительные потери от действий люфтваффе, однако потери были не такими тяжелыми, как казалось с воздуха, и намного меньше, чем заявляла германская пропаганда. Многие суда были поражены бомбами, но мощность последних обычно оказывалась недостаточной, чтобы потопить их. Германия по-прежнему не имела самолетов-торпедоносцев. За исключением легкого крейсера «Карлю»¹⁹, жертвами немецкой авиации были эсминцы и малые боевые корабли. Тяжелый британский крейсер «Суффолк», обстреливавший аэродром в Ставангере, несколько часов подвергался ударам с воздуха, но, получив серьезные повреждения, сумел уйти.

¹⁹ «Карлю» – крейсер ПВО. (Примеч. ред.)

ОТКАЗЫ ТОРПЕД

Отказы торпед отняли у подводных лодок значительную часть успехов в первых боевых операциях. Хотя эта проблема осталась в прошлом, ее истинные масштабы не оценены до сих пор. То была печальная слава в успешных в целом операциях трех видов вооруженных сил вермахта. Из-за дефектов немецких торпед английский флот избежал тяжелых потерь. Согласно детальному анализу, проведенному штабом ВМС, по крайней мере один линкор, семь крейсеров и целый ряд эсминцев и транспортов союзников избежали гибели. Приведем лишь один пример. 15 апреля капитан-лейтенант Прин выпустил восемь торпед по крупным транспортам с войсками и крейсером, стоявшим на якоре в Вогс-фьорде, и все безрезультатно.

Следственная комиссия, которой адмирал Редер поручил изучение вопроса, установила, что в конструкции взрывателей торпед был дефект и что новые торпеды на боевые подводные лодки проходили недостаточную проверку перед передачей. Частично это можно было объяснять тем, что, когда это оружие разрабатывалось, небольшой флот Германии был очень стеснен в денежных средствах. Кроме того, в мирное время часто бывает трудно смоделировать условия, при которых новое оружие будет применяться на войне. Стрелять боевыми торпедами по реальным целям – дорогостоящее занятие. (Теперь стало известно, что в начале тихоокеанской кампании флот США столкнулся с такими же проблемами; их торпеды уходили на глубину ниже установленной, магнитные взрыватели срабатывали преждевременно или отказывали вообще, а взрыватели ударного действия были даже менее эффективны, чем германские.)

Чтобы создать новое оружие, военные и инженеры должны работать в тесном контакте и испытывать его в реальных условиях. Это требует обширных знаний морской специфики, а также понимания требований и возможностей сторон. В документе, адресованном всему составу флота, адмирал Редер писал: «Требования к оружию для войны на море должен представлять морской офицер, поскольку только он отвечает за их разработку и эффективность применения. Проектанты и конструкторы представляют собой всего лишь инстанцию для выполнения выдвинутых военными требований». На этом основании следственная комиссия, изучавшая отказы торпед, осудила ряд высокопоставленных чиновников и должностных лиц, включая некоторых офицеров, которые в силу занимаемых ими постов отвечали за боеспособность торпед, но не имели необходимых технических знаний. В этой связи решение следственной комиссии представляется сомнительным, так как ответственность не должна возлагаться на неподготовленных лиц. История с дефектами торпед показывает, насколько существенным для современного офицера является обладание основательными техническими знаниями.

Это, однако, не означает, что офицер должен быть вовлечен в массу несущественных подробностей.

СРАЖЕНИЕ ЗА НАРВИК

Союзники укрепились в Харстаде (Северная Норвегия), где они в конечном счете высадили 20 тыс. человек и овладели Нарвиком. Но они не смогли ни разбить Дитля, ни оттеснить его силы от железнодорожной линии, по которой перевозилась железная руда. Дальнейшие действия союзников в Норвегии были парализованы начавшимся 10 мая немецким наступлением во Франции. События развивались так быстро, что Англия, столкнувшись с непосредственной угрозой своей территории, больше не могла себе позволить распыление

сил на второстепенных направлениях. В начале июня было принято решение эвакуировать войска из Северной Норвегии.

Во время ухода союзников из Норвегии «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Хиппер» и четыре эсминца под командованием вице-адмирала Вильгельма Маршалла провели операцию с целью ослабления давления на немецкие войска в Нарвике. 8 июня немецкая эскадра уничтожила сначала порожний танкер и противолодочный корабль, а затем порожний транспорт водоизмещением приблизительно 20 тыс. т, после чего адмирал отправил «Хиппер» и эсминцы обратно для дозаправки. Тремя часами позже линейные крейсера обнаружили английский авианосец «Глориес» в сопровождении двух эсминцев. При отличной видимости с расстояния в 23,5 тыс. м немецкие корабли настолько быстро пристрелялись по авианосцу, что у него совершенно не оказалось времени для подъема в воздух самолетов. Эсминцы сопровождения попытались прикрыть авианосец дымовыми завесами, но были сами выведены из строя, хотя один из них попал торпедой в «Шарнхорст». В результате немецкие линейные крейсера были вынуждены прервать операцию. Это спасло шедший без охранения конвой союзников, перевозивший 14 тыс. человек. Он находился лишь в 100 милях к северу и иначе едва ли мог избежать уничтожения.

Этот бой подвел черту под операциями в Норвегии. Немецкий флот потерял 3 крейсера, 10 эсминцев, 4 подводные лодки, учебный артиллерийский корабль и 10 малых кораблей, в то время как англичане и французы потеряли авианосец, 2 крейсера (включая «Эффингем», который сел на мель), 8 эсминцев и множество малых кораблей и транспортов. Потери немецкой армии составили приблизительно 4 тыс. человек.

Гитлер не предполагал, что союзники могут использовать свое господство на море для организации контрнаступления в Тронхейме и Нарвике. После высадки там союзников он счел обстановку настолько безнадежной, что приказал разрешить генералу Дитлю интернировать свои войска в Швеции. Однако полковник фон Лоссберг из штаба оперативного руководства ОКВ не допустил отправки этой радиограммы, не получив впоследствии никакого поощрения за этот поступок.

До начала июня Гитлер и Геринг неоднократно рассматривали возможность посылки дополнительных войск и снабженческих грузов в Тронхейм и во фьорд вблизи Нарвика лайнерами «Бремен», «Европа», «Гнейзенау» и «Потсдам». Редеру стоило большого труда отговорить их от этого, так как ни тот ни другой не имел ни малейшего представления о тех опасностях, которые поджидают эти крупные и весьма уязвимые суда в водах, контроля над которыми Германия не имела, а также о том, что означает высадка десанта и тяжелого снаряжения на необорудованный берег и в непосредственной близости от противника.

Впоследствии те же лайнеры, но без войск были выделены для отвлечения внимания противника в ходе операции «Морской лев» – планируемого вторжения в Англию.

В Северной Атлантике англичане позволяли своим лайнерам – даже при перевозке войск – плавать без охранения, поскольку высокая скорость хода давала им возможность избежать атак подводных лодок, чего нельзя сделать в составе тихоходного конвоя с эскортом. Так «Куин Элизабет» и «Куин Мэри», каждое водоизмещением более 80 тыс. брт, благополучно прошли всю войну, хотя несколько лайнеров меньшего тоннажа были потоплены подводными лодками.

ИТОГИ

В ходе операции по оккупации Норвегии были нарушены основополагающие принципы ведения войны: фактор внезапности перевесил господство на море. Нечасто удается достичь столь многого такими малыми силами. Операция завершилась успехом, а потери оказались относительно малыми. Но стратегический выигрыш получился незначительным,

так как успешная кампания во Франции радикально изменила возможности для нападения на морские коммуникации противника – обстоятельство, которое нельзя было предусмотреть в начале норвежской кампании. Ведь в то время даже генеральный штаб сухопутных войск считал, что при наиболее благоприятных обстоятельствах потребуется шесть месяцев, чтобы выйти к Ла-Маншу у Булони.

Операция в Норвегии нарушила планы союзников, предусматривавшие высадку войск в Норвегии и Южной Швеции, и, таким образом, отвела угрозу от импорта руды в Германию. Балтика была надежно защищена, прерван крупномасштабный импорт англичанами руды и древесины из Скандинавии. Англичане были вынуждены отвести свою линию патрулирования из прохода между Шетландскими островами и Норвегией шириной 200 миль в более широкий – мимо Исландии (600 миль), который к тому же было трудно заминировать. С другой стороны, положение англичан улучшилось после оккупации Исландии. Далее, базы немецкого флота были приближены к главным базам противника и к побережью Англии и Шотландии. Более того, были созданы благоприятные условия для ударов по коммуникациям союзников в Северную Россию, что вынудило их выделять значительные силы для охраны конвоев. Но в 1940 г. об этом еще не догадывались.

В целом можно сказать, что операция в Норвегии улучшила стратегическое положение Германии и гарантировала ей поставки сырья для военной промышленности, тогда как положение Англии ухудшилось. И все же этот сдвиг в балансе стратегических сил принес мало практических результатов, потому что Германия тем временем обеспечила себе еще более выгодные позиции во Франции.

Глава 6

ПРЕУВЕЛИЧЕНИЕ ВОЕННЫХ УСПЕХОВ

КАМПАНИЯ ВО ФРАНЦИИ

В «Директиве № 6 о ведении войны» от 9 октября 1939 г., содержащей общий замысел кампании на Западе, предполагалось осуществить разгром Франции в результате стремительного удара через Голландию и Бельгию. Задача военно-морского флота заключалась в следующем: «Руководство ВМС должно использовать все свои средства для прямой и косвенной поддержки армии и военно-воздушных сил в ходе наступления». Это означает, что от военно-морского флота ожидалось больше, чем следовало из доклада с оценкой обстановки, который сам Гитлер сделал в конце польской кампании. Тогда он утверждал, что Англию – которая отныне стала рассматриваться как главный противник – можно было уязвить только подводной войной и ударами с воздуха и что сначала необходимо победить Францию, чтобы овладеть удобными для действий этих родов оружия базами. Характерно, что после этого автор переключился на детали, например калибр бомб, применяемых для разрушения железнодорожных станций, и совсем не упомянул о военно-морском флоте или тех мероприятиях, которые должны быть приняты по окончании кампании во Франции.

На основании директивы № 6 планировалось, что с началом наступления на Западе эсминцы поставят мины в устье реки Шельды. Но в это время было начато планирование норвежской операции. Поэтому в начале марта 1940 г. штаб ВМС был вынужден заявить, что в случае одновременного проведения операций во Франции и Норвегии военно-морские силы не смогут участвовать в кампании на Западе, так как все они будут нужны в Норвегии. Именно так и случилось: когда 10 мая Германия начала военные действия против Голландии, Бельгии и Франции, флот не принял в них никакого участия. К примеру, силы охранения в Гельголандской бухте узнали о начале наступления на Западе из передачи новостей. А ведь эти силы могли легко захватить некоторые из Западно-Фризских островов и тем самым намного быстрее, чем это произошло на самом деле, открыть безопасный морской маршрут на Запад, а морской гарнизон в Эмдене мог бы сразу захватить порт Делфзейл на противоположном берегу залива вместо того, чтобы дать голландцам время на уничтожение портовых сооружений.

Конечно, все это было мелочью по сравнению с происходившими тогда большими событиями, но они все же указывают на то, что для верховного руководства, всецело связанного ограничениями сухопутного мышления, море являлось инородным фактором. Хотя в то время нельзя было ожидать многого от флота, измотанного и постигшего потери в Норвегии, было принципиальной ошибкой игнорировать приморский западный фланг просто потому, что прорыв был запланирован в Арденнах. Размах армейских операций как бы подтверждал ожидание того, что вскоре побережье Фландрии и восточной части Ла-Манша станет играть важную роль. Если бы имеющиеся легкие силы флота были сразу введены в бой, то захваченные при этом голландские и бельгийские порты можно было использовать для удара по Дюнкерку намного раньше.

В период между 17 апреля и 3 мая люфтваффе сбросили у юго-восточного побережья Англии приблизительно 200 мин. Когда началось наступление на Западе, люфтваффе начали минировать гавани и устья рек в Голландии и Бельгии, а позже постепенно смещали районы постановок дальше на юг до самого Бискайского залива. К 22 июня, когда французская кампания закончилась, с воздуха было установлено более 1000 мин, но точное местонахождение

многих из них было неизвестно. В апреле и мае союзники потеряли на минах суда суммарным тоннажем 30 тыс. брт, а также 260 тыс. брт в результате ударов с воздуха в Норвегии и на Западе, включая Дюнкерк.

В дальнейшем неопределенность в отношении мест постановки мин настолько задержала расчистку портов, что две флотилии торпедных катеров, переброшенные из Норвегии, не смогли подойти к зоне боевых действий. Правда, позже они с успехом действовали против флота союзников в ходе операции по эвакуации войск из Дюнкерка после того, как Гитлер остановил перед ним свои танковые клинья и, таким образом, дал англичанам возможность уйти морем. Англичане моментально воспользовались этой задержкой и, быстро собрав откуда возможно множество небольших судов, переправили основную часть своих войск назад в Англию, несмотря на хвастливые заявления Геринга, что люфтваффе полностью разрушат Дюнкерк и сорвут эвакуацию.

Хотя союзницей англичан стала безветренная и туманная погода, их потери были значительны. Из 861 судна, привлеченного к эвакуации, 243 были потоплены, главным образом в результате ударов с воздуха, а часть – после атак торпедных катеров и малых подводных лодок. Из 39 участвующих в операции английских эсминцев 6 были потоплены и 19 повреждены; были также выведены из строя 3 французских эсминца. И все же не менее 240 тыс. человек были успешно эвакуированы из порта гавани и еще 90 тыс. – с побережья к востоку от города. В упоении победой немцы не обратили на это внимания. Если бы большая часть этих войск была взята в плен, на создание новой британской армии потребовались бы годы. Это могло бы значительно изменить ход войны.

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.