

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

# ВОЙНА НА МОРЕ

*Адмирал флота в отставке  
Вильгельм Маршалль*

Настоящая часть общего труда является попыткой создать популярно написанную историю боевых действий немецкого военно-морского флота. Она должна рассказать о фактическом развитии событий на просторах мировых морей и у их берегов. При этом приходится считаться с тем, что официальные документы немецкого флота находятся в руках англо-американских союзников и опубликованы в их печати с большими пробелами или же вообще не вышли в свет. Все это неизбежно ведет к тому, что некоторые положения данной работы будут нуждаться в последующих исправлениях.

Несмотря на это, настоящее описание хода войны на море имеет то колоссальное преимущество, что вошедшие в него события изображаются теми, кто во время войны занимал ответственные посты и кому известны многие закулисные стороны дела, не отраженные ни в каких официальных отчетах.

Если разбираются ошибки немецкого командования или же ошибки противника, то это делается для того, чтобы путем размышлений установить, каким образом можно было бы допустить меньше ошибок. Всякое описание исторических событий бесплодно, если оно превращается в самоцель; вместе с тем оно может стать весьма плодотворным, если будет пробуждать сознание и наталкивать на мысль. При этом речь идет совсем не о том, чтобы указать какие-то спасительные «рецепты»: события не повторяются в неизменном виде ни в политике, ни в военном деле. Задача заключается прежде всего в том, чтобы облегчить читателю более глубокое проникновение в обсуждаемый вопрос, обострить восприятие сущности проблем.

Стоит подумать над тем, как и почему оказалась несостоятельной внешняя политика Германии при кайзере, во времена Веймарской республики, а затем и в период господства национал-социалистов. Среди других причин здесь сыграло свою роль одно немаловажное обстоятельство: широкие круги немецкого народа и даже его наиболее образованные слои не разбирались еще во многих тонкостях международных отношений и тем самым были лишены возможности составить о них правильное представление. Поскольку это является неоспоримым фактом, то нужно суметь как можно быстрее извлечь необходимые уроки из прошлых ошибок. Я считаю, что предлагаемая нами широким кругам читателей история войны на море сможет в какой-то мере удовлетворить эту потребность.

Выше уже упоминалось о тех трудностях, которые возникают в связи с отсутствием в нашем распоряжении официальных немецких источников. Тем большей благодарности заслуживают те бывшие наши коллеги, которые дали возможность восполнить пробелы в настоящей работе, делая это бескорыстно и со всей готовностью, в одних случаях — на основе своих теоретических исследований, в других — на основе личного опыта.

*Адмирал флота в отставке  
Вильгельм Маршалль.*

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1939 году

### ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА

Обстановка, сложившаяся для немецкого военно-морского флота к началу войны, не давала никаких оснований для радужных надежд. По общему водоизмещению немецкий флот уступал английскому примерно в 7 раз, французскому — почти в 3 раза, а что касается польских военно-морских сил, то они вряд ли могли приниматься во внимание. К тому же Британская империя, имевшая свои владения во всех уголках земного шара, располагала для ведения войны на море солидным *potentiel de guerre*<sup>1</sup>. Обычно под этим термином имеют в виду совокупные возможности того или иного государства вести войну. Сюда относятся благоприятный или неблагоприятный характер географического положения, уровень развития промышленности, богатство страны полезными ископаемыми, количество населения, духовное богатство народа и т. п. В качестве последнего условия немаловажное значение имеет и способность данного народа выдвинуть из своей среды достаточное количество солдат и организаторов, квалифицированных рабочих и деятелей науки. В понятие «военного потенциала» входят, помимо того, такие факторы, как ограниченность или неограниченность источников стратегического сырья, обеспеченность страны продовольствием и т. п.

Если учесть все это, то никому не покажется удивительным, что многие умудренные опытом старшие офицеры армии и флота рассчитывали на продолжительность войны порядка 7 лет. Они отдавали себе ясный отчет, что военно-морские силы противника могут быть побеждены только при активнейшей помощи со стороны таких военно-воздушных сил, которые намного превосходили бы силы авиации противника как в количественном, так и в качественном отношении.

О вторжении на Британские острова до начала войны никто из немцев и не помышлял: ни политическое руководство, ни руководители флота, ни генеральный штаб. Высадка десанта в Англии казалась всем настолько невероятной, что для ее осуществления не было подготовлено и разработано даже элементарной теоретической основы.

Поскольку Англия оказалась нашим первым противником, нам пришлось подумать в первую очередь о том, чтобы как можно сильнее расстроить ее коммуникации. Это должно было сорвать снабжение метрополии и вынудить Англию к миру. Отсюда вытекала совершенно ясная задача — наносить удары по морским путям Англии на всех океанах, по английским портам вывоза и в особенности по портам ввоза.

Для выполнения этой задачи в распоряжении немцев имелись подводные лодки, быстроходные боевые корабли всех классов, обладавшие большим радиусом действия, хорошо вооруженные вспомогательные крейсера и скоростные транспортные суда, обеспечивавшие подвоз снабжения боевым кораблям, действовавшим на коммуникациях против-

<sup>1</sup> Военным потенциалом (франц.).

ника. Сюда же относились и средства дальней разведки на море и наконец — последнее по счету, но не по важности — мощная боевая авиация. Боевые самолеты и корабли морского флота были вооружены первоклассными пушками и торпедами, бомбами и минами.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ О ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛАХ  
ВОЮЮЩИХ СТРАН

	Германия	Англия	Франция	Польша
Линкоры . . . . .	2	15	7	—
Авианосцы . . . . .	—	7	1	—
Броненосцы <sup>1</sup> . . . . .	3	—	—	—
Тяжелые крейсера . . . . .	2	15	7	—
Легкие крейсера . . . . .	6	49	12	—
Эскадренные миноносцы	22	183	59	4
Миноносцы . . . . .	20	—	12	2
Подводные лодки . . . . .	57	65	78	5
Торпедные катера . . . . .	20	27	9	—
Мониторы . . . . .	—	3	—	—

<sup>1</sup> Автор обозначает этим термином линкоры небольшого водоизмещения, которые иногда называют также «карманными линкорами». — *Прим. перев.*

К приводимым выше цифровым данным о боевом составе военно-морских сил следует добавить, что водоизмещение некоторых английских кораблей было больше водоизмещения соответствующих немецких кораблей. Тем самым англичанам с самого начала было обеспечено преимущество в огневой мощи, толщине броневого покрытия и скорости хода.

Личный состав немецкого военно-морского флота вступал в войну с непреклонной решимостью и сознанием серьезности предстоящей борьбы. Пожелания моряков о возрождении подчиненной непосредственно флоту морской авиации (разведывательной, бомбардировочной и истребительной) были отклонены. Оставалось надеяться, что явная недостаточность собственных сил немецкого военно-морского флота будет хотя бы частично компенсирована мощными ВВС, способными успешно выполнять задачи стратегического, оперативного и тактического характера.

### ВОЙНА НА МОРЕ И АВИАЦИЯ

Основываясь на опыте летних маневров 1937 года, в которых участвовали все виды вооруженных сил, Геринг в январе 1939 года добился расформирования особого морского воздушного округа. Авиация, входившая в состав этого округа, и без того подчинялась главному командованию ВВС, тем не менее Герингу казалось совершенно нетерпимым это неорганизованное скопище испытанных морских летчиков, многие из которых имели солидный опыт первой мировой войны. Главнокомандующий военно-морскими силами Германии неоднократно и настойчиво опротестовывал перед Гитлером неправильное решение Геринга. Однако Гитлер не стал вмешиваться, руководствуясь своим обычным нездоровым принципом: «Пусть поспорят, сильнейший так или иначе возьмет верх». Сильнейший действительно брал верх, но это далеко не всегда означало победу лучшего! Своими мероприятиями Геринг окончательно ликвидировал стройную наземную организацию морской авиации; более того, он взял на

себя всю полноту ответственности за действия авиации над морем. Следует упомянуть, что подобным же образом развертывались события и в Англии сразу же после окончания первой мировой войны. Английским ВМС пришлось вести многолетнюю борьбу за независимость морской авиации от королевских ВВС. Лишь за два года до начала второй мировой войны эта борьба увенчалась успехом, и морская авиация была передана обратно в ведение командования флота. При этом оказалось, что наверстать упущенное не так легко: к началу второй мировой войны английская морская авиация не отличалась ни большим количеством, ни хорошим качеством самолетов, ни тем более достаточной боевой подготовкой личного состава. Два десятка лет пренебрежения к морской авиации и не всегда правильное решение ряда вопросов не прошли для англичан безнаказанно. Об этом достаточно убедительно говорит весь ход боевых действий на море в 1939—1940 годах.

Организация взаимодействия между авиацией и флотом немцев была сопряжена с целым рядом серьезных затруднений. Главное командование ВВС оказывало значительное влияние на верховное главнокомандование в целом. Верховное главнокомандование использовало ВВС в качестве одного из самостоятельных видов вооруженных сил в тех районах, где, по его мнению, решались судьбы войны. Для войны на море авиация предоставлялась только тогда, когда стратегические планы главного командования военно-морскими силами совпадали с замыслами верховного главнокомандования, а последнее между тем основное внимание уделяло войне на континенте. Поэтому для удовлетворения потребностей военно-морского флота авиационных средств постоянно не хватало. Флот, как известно, привязан к воде, у авиации же этой привязанности нет: она может наносить удары по любым целям и на земле и на воде. Коренная ошибка немцев заключалась в том, что на тыловых коммуникациях противника — этой нервной системе всего организма противника — не было проведено ни одного мощного сосредоточенного удара с воздуха. Даже в вопросах организации разведки на море военно-морской флот полностью зависел от усмотрения главнокомандующего другим видом вооруженных сил. А этот главнокомандующий, осуществляя авторитарное руководство своими ВВС, был настроен отнюдь не благожелательно по отношению к военно-морскому флоту.

### НЕМЕЦКИЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

К началу войны суда немецкого торгового флота были разбросаны по всем морям и океанам. Каждое судно дальнего плавания имело на борту пакет с секретными инструкциями на случай начала военных действий. Эти инструкции в основном сводились к следующим указаниям:

1. Приложить все усилия, чтобы достичь одного из портов Германии и доставить туда свой груз, ценность которого в условиях войны, несомненно, возрастет.

2. Если противник угрожает судну захватом, затопить его, чтобы не увеличивать ресурсов противника за счет овладения судном и его грузом.

3. Если нет никакого другого выхода, укрыться в нейтральной гавани и ожидать окончания войны.

Подавляющее большинство капитанов и экипажей немецких торговых судов выполнили эти инструкции с большим рвением и с сознанием ответственности за поставленную перед ними задачу. Большей части судов удалось благополучно добраться до портов Германии или дружественных ей стран. Примерно 40 пароходов были потоплены самими

экипажами, и только 19 судов попали в первые дни войны в руки противника.

Торговый флот вполне оправдал возложенные на него надежды и оказанное ему доверие. Достаточно напомнить о двух характерных случаях — о возвращении океанского парохода «Бремен» из Нью-Йорка через русский порт на Северном Ледовитом океане и о прорыве грузового судна «Эрланген» из Новой Зеландии в Чили. О смелых «прорывателях блокады» будет рассказано особо.

### БОРЬБА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

Военно-морские силы Польши к началу войны находились в основном еще в стадии постройки. В строю находилось всего лишь несколько современных боевых, как правило, легких кораблей: эсминцев, миноносцев и подводных лодок. В начале боевых действий трем польским эскадренным миноносцам и двум подводным лодкам удалось уйти в Англию. Все остальные корабли были быстро потоплены или захвачены немцами и лишь небольшое число интернировано в портах нейтральных стран.

Немецкие боевые корабли, находившиеся на Балтийском море, принимали деятельное участие в поддержке своих войск, действовавших на побережье. Поляки использовали аванпорт Гданьска — Вестерплатте в качестве сильно укрепленного опорного пункта, разместив там довольно значительный гарнизон. Устарелый линкор «Шлезвиг-Гольштейн», использовавшийся до этого в качестве учебного судна, 1 сентября, сразу же после объявления войны, начал обстрел польских укреплений и войск на Вестерплатте из орудий тяжелого и среднего калибра. Первая атака немцев, проведенная силами одной роты ударного батальона морской пехоты, потерпела неудачу. Немцы были отброшены с большими для них потерями. Через 6 дней с помощью саперов, переброшенных сюда из Росслау, наступление на Вестерплатте было возобновлено. «Шлезвиг-Гольштейн» поддерживал наступающих огнем своей артиллерии. Вскоре польский гарнизон, не выдержав натиска немцев, капитулировал.

Упомянутый выше линкор, совместно с кораблем того же класса «Шлезия» и минными тральщиками, оказывал весьма эффективную артиллерийскую поддержку немецким сухопутным войскам во время занятия ими Гдыни и полуострова Хель. Военно-морская база Гдыня была взята 14 сентября. К 1 октября последние опорные пункты польского флота, расположенные на полуострове Хель, перешли в руки немцев. В числе 4 тыс. человек, сдавшихся в плен, оказался и командующий польскими военно-морскими силами. Наступательные действия армии и флота весьма успешно поддерживались немецкой авиацией. Кроме нескольких канонерок и тральщиков, немецкие самолеты потопили современный минный заградитель «Гриф» и эсминец «Вихрь».

Принимая во внимание возможность внезапного вторжения английских кораблей в Балтийское море, в южной части проливов Зунд и Бельт были установлены минные заграждения. Позднее минные поля появились также и в проливах Каттегат и Скагеррак. Судходство нейтральных стран тем самым было сильно ограничено: для него были введены особые принудительные маршруты. Это было необходимо как в интересах безопасности самих нейтральных судов, так и в целях борьбы с перевозками по Балтийскому морю запрещенных грузов в страны, находившиеся с Германией в состоянии войны. За первые месяцы боевых действий контролю подверглись сотни торговых пароходов различных стран; 127 из них были задержаны. Большая часть задержанных судов в дальнейшем была возвращена владельцам.

Английское правительство вскоре довело перечень запрещенных товаров до нескольких тысяч наименований. Немцам, разумеется, ничего не оставалось делать, как последовать примеру англичан. Шутники говорили тогда, что свободной осталась только перевозка булыжников. Это было, конечно, не совсем так, но тем не менее приходится признать, что не запрещенных к перевозке грузов почти не осталось.

Здесь, как и в ряде других вопросов, Англии пригодился ее старый принцип: не допускать точной формулировки положений международного права, с тем чтобы иметь возможность использовать это право в соответствии со своими часто меняющимися интересами. Один из английских министров иностранных дел времен первой мировой войны писал в своих мемуарах: «Международное право всегда оставалось весьма эластичным, и Англия использовала это право то в ту, то в другую сторону». Когда в 1929 году Лига наций попыталась кодифицировать положения международного права, этот проект был похоронен по первому разряду. И в качестве основного противника проекта в соответствующей комиссии Лиги наций выступил не кто иной, как представитель Англии!

### ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЙОНА СЕВЕРНОГО МОРЯ

Подходы к немецкому побережью Северного моря были прикрыты широким заградительным поясом, включавшим в себя десятки минных полей. Этот пояс минных заграждений тянулся от восточно-фризского побережья на север — до Скагеррака, а позднее он был доведен до центральной части Северного моря. К востоку от этого минного «Западного вала» могли действовать только подводные лодки противника. Однако и эти последние подвергались опасности быть подавленными многочисленными легкими кораблями и самолетами немцев. В случае проникновения в эту зону английские подводные силы несли тяжелые потери, добиваясь лишь весьма ограниченных успехов.

Задача немцев состояла в том, чтобы придвинуть действия своей авиации и подводных лодок вплотную к берегам Британских островов. Это давало возможность чаще нападать на торговые суда противника, шедшие через восточную часть Ла-Манша к Бельгии и Голландии, и перехватывать английские суда, все еще курсировавшие между Англией и Норвегией, у самых портов Британии. Вместе с тем это открывало возможность нарушения каботажного судоходства, которое велось англичанами по узкому коридору, образованному линией берега и обширными минными заграждениями, поставленными на некотором удалении от берегов.

В связи с этими соображениями офицеры штаба оперативного руководства войной на море во главе с гросс-адмиралом Редером пришли к смелому решению — минировать с эскадренных миноносцев и подводных лодок подступы к английским портам. В первое время ограничились установкой обычных мин с минрепами, затем перешли на новейшие магнитные донные мины. В те времена у англичан еще не имелось достаточных средств траления и борьбы с этими минами.

### НЕМЕЦКИЕ ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ У ВОСТОЧНЫХ БЕРЕГОВ АНГЛИИ

В конце 1939 и начале 1940 года немцы под руководством командора Бонте провели в жизнь план минирования, разработанный штабом оперативного руководства войной на море. В октябре 1939 года немецкие эскадренные миноносцы установили много мин, которые моряки в шутку называли «кукушкиными яйцами», на подходах к Хам-

беру; в ноябре они совершили два налета, минировав выходы из фарватера Темзы, а затем еще раз установили мины у входа в Хамбер. В темные декабрьские ночи был заминирован фарватер военного времени близ Кромера и установлен ряд заграждений в районе порта Ньюкасл. В январе были проведены еще три минирования. На этот раз немцы проникли уже в устье Темзы, усилили минные заграждения на подходах к Ньюкаслу (в этой операции приняли участие 11 эсминцев) и установили мины на фарватере военного времени у прохода Хейсборо. В феврале немцы осуществили еще два налета, целью которых было минирование фарватеров военного времени у Кромера и банки Шипуош.

Когда пришла весна 1940 года и ночи стали короче, немецким эсминцам стало все труднее выполнять свои задачи. В связи с этим продолжить минирование было приказано особому «судну № 11». Это был небольшой старый пароходик каботажного плавания со скоростью, не превышавшей 7 узлов. Выходя из устья реки Эмс и двигаясь вдоль побережья Голландии, он расставлял мины на фарватере близ мели Гудуин-Сандс и в районе банки Смитс-Нолл. Благодаря своему не вызывающему подозрений виду этот своеобразный минный заградитель беспрятственно проходил мимо всех сторожевых кораблей противника.

Там, где не могли действовать эсминцы, мины устанавливались подводными лодками и самолетами. Мужественные экипажи немецких кораблей работали перед самым носом у противника, и тем не менее английская разведка никогда их не обнаруживала. Эти рейды могут быть по праву отнесены к самым смелым и выдающимся подвигам второй мировой войны. Успех их обеспечивался строгим соблюдением военной тайны, высоким уровнем навигационно-штурманской подготовки командиров и экипажей, а также исключительно тщательной работой штабов, подготавливавших боевые приказы.

Наряду с коммодором Бонте значительная часть заслуг в осуществлении минирования принадлежит и командирам флотилий: капитану 1 ранга Бей и капитанам 2 ранга Бергеру, Гартману и фон Пуфендорфу.

Долгое время англичане не догадывались, каким образом немецкие мины оказываются у их берегов. На этих минах подорвалось большое количество грузовых судов, общий тоннаж которых составил 100 тыс. тонн. Кроме того, затонуло несколько мелких боевых кораблей. Во время одного из первых минирований района Кромера немецкий эсминец «Эрих Гизе» успешно торпедировал английский эсминец «Джервис», который ночью очутился в самом центре флотилии. Однако даже это не вызвало со стороны англичан никаких ответных мероприятий: они были абсолютно уверены, что роковая торпеда выпущена подводной лодкой.

Во время этих налетов немцы понесли весьма большие потери: два их корабля получили по одному торпедному попаданию. Это были легкие крейсера «Нюрнберг» и «Лейпциг», которые, возвращаясь с задания из района Ньюкасла, должны были в условленном месте ожидать подхода своих эсминцев. При выходе в район встречи крейсера подверглись нападению английских подводных лодок. Обоим поврежденным кораблям удалось благополучно вернуться в свой порт, где они были поставлены на ремонт.

Когда немцы начали применять свои новые магнитные мины, никто в Англии еще не знал, как бороться с ними. Затем англичанам удалось найти две такие мины, сброшенные немецким самолетом на отмель. Изучив их устройство, они разработали эффективные меры противодействия, причем сумели сделать это быстрее, чем предполагали немецкие специалисты. Эти меры сводились к размагничиванию корпуса судов и тралению с помощью мощного магнитно-силового поля. После этого немецкие



конструкторы изготовили мины замедленного действия. Стали применяться и так называемые «отсчитывающие мины», которые взрывались только после того, как над ними проходили 3, 7, а иногда и большее количество судов. В дальнейшем были разработаны акустические мины, в которых были применены также и устройства, превращавшие их в мины замедленного действия и «отсчитывающие». Обычно эти мины устанавливались на небольшой глубине и взрывались от шума судовых машин и гребных винтов. В 1944 году была разработана особая гидростатическая мина, полностью исключавшая всякое траление; эта мина стала применяться только на заключительном этапе войны. Комбинированное использование немцами мин самых различных типов значительно осложнило борьбу с ними.

### ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Главная тяжесть борьбы на морских коммуникациях Англии и Франции выпала на долю немецких подводных лодок. Но, несмотря на это, именно они и добились в этом деле наибольших успехов. Немцы вступили в войну, имея всего лишь 57 подводных лодок. Хотя со стапелей непрерывно сходили все новые и новые лодки, численность немецкого подводного флота продолжала оставаться сравнительно невысокой. И все же этим лодкам удалось до конца 1939 года потопить большое количество судов противника, общий тоннаж которых составил около 420 тыс. *брт*.<sup>1</sup> Чтобы представить себе этот тоннаж более наглядно, напомним, что обычный товарный железнодорожный вагон вмещает 15 т. Иначе говоря, чтобы перевезти 504 тыс. т груза, соответствующих 420 тыс. *брт*, потребовалось бы 672 товарных состава по 50 вагонов в каждом.

Вскоре же после начала военных действий немцы нанесли два мощных удара по боевым кораблям английского флота. 17 сентября капитан-лейтенант Шугарт потопил в Северной Атлантике крупный английский авианосец «Корейджес», водоизмещением 22 500 т, несмотря на то, что он шел под усиленной охраной. Вместе с авианосцем погибло около 50 самолетов. Второй удар немцев пришелся в самое сердце английского флота — главную военно-морскую базу англичан Скапа-Флоу, о проникновении в которую, по словам самих англичан, не могло быть и речи. Это случилось 14 октября, когда вскоре после полуночи капитан-лейтенанту Прину удалось провести свою подводную лодку через узкий пролив Керк, блокированный к тому же затопленными судами, на главный рейд Скапа-Флоу. Между затопленными брандерами оставалось так мало свободного пространства, что от командира подводной лодки требовалось исключительное искусство кораблевождения и отличный глазомер, чтобы суметь проскользнуть в эту щель. Прин провел две торпедные атаки по двум английским кораблям, стоявшим на якоре. На линкоре «Ройал-Оук» произошел сильный взрыв, и он затонул вместе с 786 членами команды. Уничтоженный корабль имел водоизмещение почти 30 тыс. т и был вооружен восемью 380-мм и двенадцатью 150-мм орудиями. Достигнув такого выдающегося успеха в самой «пасти льва», Прин ушел в открытое море тем же самым путем, по которому проник в гавань.

В этот период подводными лодками было потоплено также несколько английских эсминцев и одно судно-ловушка. Кроме того, были повреждены еще 1 линкор и 2 крейсера англичан.

Вызвавшая немало волнений гибель английского пассажирского парохода «Атения» в Северной Атлантике (5 сентября 1939 года) была

<sup>1</sup> *Брт*. (брутто-регистрационная тонна) соответствует 2,83 куб. м полезного объема торгового судна.— *Прим. перев.*

вызвана ошибкой командира немецкой подводной лодки: он был уверен, что имеет дело со вспомогательным английским крейсером. Министерство пропаганды опубликовало на этот счет свою версию, не позаботившись даже предварительно ознакомить с ней представителей немецкого флота.

### НЕМЕЦКИЕ «КАРМАННЫЕ ЛИНКОРЫ» В АТЛАНТИКЕ

Еще до начала войны штаб оперативного руководства войной на море выслал в различные районы Атлантического океана несколько довольно крупных надводных кораблей немецкого военно-морского флота. 21 августа в море вышел броненосец «Адмирал граф Шпее», а тремя днями позднее — «Дейчланд». С началом войны они должны были вернуть борьбу с торговыми судами, заставляя тем самым противника распылять силы своего боевого флота. Последний из названных выше немецких кораблей вернулся на базу в середине ноября, потопив два парохода и захватив третий в качестве приза.

«Адмирал граф Шпее», действуя в отведенном ему районе, успел потопить 9 судов, общий тоннаж которых составил примерно 50 тыс. брт. Однако 13 декабря он натолкнулся близ устья Ла-Платы на группу английских крейсеров. Используя свои шесть 280-мм орудий, «Адмирал граф Шпее» сумел быстро расправиться с тяжелым крейсером «Эксетер», нанеся ему такие тяжелые повреждения, что тот был вынужден выйти из боя.

Сопровождавшие «Эксетер» легкие крейсера «Аякс» и «Ахиллес» продолжали вести бой с немецким кораблем, следуя за ним на почтительном расстоянии. Во время боя с английским тяжелым крейсером «Адмирал граф Шпее» получил некоторые повреждения. По мнению командира корабля, для их устранения был необходим капитальный ремонт. Он принял решение войти в порт Монтевидео. Уругвайское правительство предоставило командиру броненосца всего лишь трехдневный срок для ремонта корабля, что было явно недостаточно для исправления всех повреждений. К тому же наблюдатели за внешним рейдом доложили, что перед устьем Ла-Платы появился отряд английских кораблей в составе линкора и авианосца (впоследствии это сообщение не подтвердилось). У командира корабля сложилось впечатление, что положение его абсолютно безнадежно. Даже в случае быстрого завершения ремонта корабль был бы наверняка потоплен при попытке выйти в море. В связи с этим командир принял решение о затоплении корабля в устье реки, приказав команде интернироваться в Аргентине. Сам же он решил разделить участь своего корабля и застрелился.

При тщательном разборе этого боя, естественно, возникает вопрос, нельзя ли было принять более правильное решение и что случилось бы, если бы «Адмирал граф Шпее», не заходя в порт, попытался оторваться от преследовавших его легких крейсеров противника. Большая крейсерская скорость немецкого корабля и малый запас горючего у английских легких крейсеров, вероятно, позволили бы немцам оторваться от противника уже через несколько дней. Затем броненосец мог найти укрытие в одном из многочисленных проливов архипелага Огненной Земли. На корабле имелись отличные мастерские, которые вполне справились бы с проведением наиболее необходимых ремонтных работ. Пополнить боеприпасы, горючее и продовольствие можно было с одного из новейших кораблей снабжения, действиями которых весьма умело руководил штаб оперативного руководства войной на море. После этого перед немецким кораблем снова открывался путь в Атлантику и перспектива возвращения на родину.

Действия немецких броненосцев в Атлантике заставили англичан создать девять поисковых групп специального назначения, предназначенных для розыска и уничтожения рейдирующих кораблей. Таким образом, немцы достигли именно того, к чему они и стремились, то есть к значительному распылению противником своих сил на море.

#### «ГНЕЙЗЕНАУ» И «ШАРНГОРСТ» У БЕРЕГОВ ИСЛАНДИИ

В это же самое время немцы решили создать у англичан впечатление, что в районе между Исландией и Фарерскими островами на океанские просторы вырвались новые и притом более мощные немецкие рейдеры, а затем уничтожить английские морские силы, охранявшие Фарерско-Исландский порог. Для выполнения этой задачи 21 ноября 1939 года в указанный выше район были высланы немецкие линкоры «Гнейзенау» и «Шарнгорст». Под командованием вице-адмирала Маршалля немецкой эскадре, несмотря на значительную протяженность маршрута, удалось выйти в этот район совершенно незамеченной английской воздушной разведкой. Действия по прочесыванию морского пространства начались утром 23 ноября, однако лишь к вечеру этого дня немецкие линкоры столкнулись с английским вспомогательным крейсером «Роуэлпинди». Несмотря на упорное сопротивление англичан, уже на первых минутах боя их судно было целиком охвачено пламенем. Вскоре после наступления сумерек океанское судно водоизмещением 17 тыс. т, обслуживавшее в мирное время пассажирскую линию Англия — Индия, пошло ко дну. Из состава команды немецкими кораблями было подобрано 26 человек. Через два часа главнокомандующему немецкого флота было доложено содержание донесения, посланного «Роуэлпинди» за несколько минут до гибели. В нем говорилось о двух немецких броненосцах, идущих курсом на юго-запад. Тем самым английскому адмиралтейству был подан сигнал о необходимости приступить к охоте за немецкими рейдерами. В ту же ночь командиру группы немецких броненосцев стали известны английские приказы о высылке всех сил флота метрополии в район между Фарерскими островами и западным побережьем Норвегии. Были расшифрованы и сообщения о выходе в этот район нескольких французских кораблей из Бреста, а также приказ о переброске части сил английского флота из пролива Ла-Манш и Атлантики в район между Исландией и Фарерскими островами. С наступлением темноты вице-адмирал Маршалль повел оба свои корабля на север, опасаясь, что за ними может увязаться какой-либо ведущий наблюдение английский корабль, тем более что наблюдателями уже был замечен на горизонте какой-то подозрительный силуэт. Вместе с тем этот маневр давал немцам возможность уйти из пределов радиуса действий английской береговой авиации. Для немецких кораблей начался весьма неприятный период времени. Только через 24 часа положение стало несколько улучшаться: мужественный экипаж одного из немецких метеорологических судов, хорошо замаскированного под рыболовное судно, сообщил из района южнее Гренландии о том, что барометр резко падает и предстоит буря. Немецкий командующий вызвал к себе метеоролога отряда и потребовал составить сводку погоды с обязательным указанием точного часа, когда зона пониженного давления достигнет берегов Норвегии. От этого требования метеоролога бросило в пот. Однако прогноз был дан, и притом безошибочно.

Ранним утром 26 ноября немецкая эскадра, держа курс на юг, на полном ходу вошла в зону пониженного атмосферного давления в районе Стадландет (Норвегия). Начался проливной дождь, с северо-запада

налетел сильный шторм, однако немецкие корабли неуклонно двигались на юг. Английские корабли, высланные для перехвата рейдеров, нигде их не обнаружили. Затратив на их поиски еще несколько дней, англичане вынуждены были признать, что немцы их провели. После благополучного возвращения немецких кораблей на свою базу, метеоролог отряда был сразу же награжден Железным крестом: именно на его знания и навыки положился немецкий командующий, принимая столь рискованное решение. Цель операции была достигнута: с этого времени англичане стали включать в состав охраны своих конвоев, следующих через Северную Атлантику, крупные корабли и даже линкоры.

### УДАРЫ С ВОЗДУХА

В течение первого года войны действия английской авиации против немецких боевых кораблей и военно-морских баз оказались почти безрезультатными. Английские летчики нередко показывали в бою исключительную смелость и готовность к самопожертвованию. Однако точность попаданий была у англичан минимальной, что могло объясняться лишь недостаточной тренировкой в бомбометании по таким небольшим целям, какими являются морские суда. Так, например, броненосец «Адмирал Шеер» был однажды атакован 7 самолетами, из которых 4 ему удалось сбить; английские летчики выходили на цель на весьма небольшой высоте, однако прямого попадания броненосец так и не получил.

1939 год близился к концу, а обещанного окончания войны все еще не было видно. Моряки привыкли к этому и даже улыбались, когда слышали, как кто-нибудь вдруг говорил: «К рождеству мы будем дома!» Немецкие моряки знали своего противника лучше, чем кто бы то ни было, и поэтому готовили себя к длительной и суровой борьбе.

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1940 году

### НЕМЕЦКАЯ АВИАЦИЯ ТОПИТ НЕМЕЦКИЕ ЭСМИНЦЫ

Начало второго года войны ознаменовалось печальными потерями в боевом составе немецкого флота. 22 февраля 1940 года 4 эсминца, высланные для захвата английских рыболовных траулеров у Доггербанки, шли через минные заграждения, прикрывавшие немецкое побережье Северного моря. Дело происходило ночью. Вдруг какой-то одиночный самолет стал сбрасывать на них бомбы. Немецкие моряки опознали в нападающем немецкий самолет; они начали подавать летчику опознавательные сигналы, не решаясь все-таки открыть зенитный огонь. До сих пор авиационные бомбы противника попадали в немецкие корабли лишь в виде исключения; что же касается этих бомб, то они легли на редкость точно. Эсминцы «Леберехт Маас» и «Макс Шульц» быстро затонули, унеся на дно моря 540 человек. Незадачливый пилот самолета оказался простым фельдфебелем, не имевшим никакого опыта действий на море. Он получил задание — атаковать суда противника вблизи голландского побережья. При выполнении этой задачи он неправильно рассчитал курс, допустив ошибку порядка 60 миль (110 км), и принял свои эсминцы за корабли противника. Этот печальный факт является наилучшим доказательством того, насколько вредным было лишение военно-морского флота своей собственной морской авиации.

Правда, часть вины за эту дорогостоящую ошибку ложится и на командование группой военно-морских сил «Запад», которое своевременно не оповестило представителей авиации о предпринятом немецкими эсминцами маневре.

С другой стороны, виноват и штаб авиационного корпуса, который, «по различным соображениям, счел нецелесообразным» сообщать по радио уже поднявшимся в воздух самолетам первого эшелона об изменении обстановки. Все это говорит о том, что руководство боевыми действиями на море должно обязательно осуществляться из единого центра!

### ОККУПАЦИЯ ДАНИИ И НОРВЕГИИ

9 апреля 1940 года немецкая общественность была повергнута в изумление следующим сообщением немецкого верховного главнокомандования: «Для того чтобы противодействовать готовящемуся покушению на нейтралитет Дании и Норвегии, немецкие вооруженные силы взяли на себя вооруженную защиту этих стран. Сегодня утром в обеих странах высадились значительные немецкие силы, имеющие в своем составе все рода войск. Для прикрытия этой операции установлены обширные минные заграждения».

То, что действия германских вооруженных сил были вполне обоснованными, подтверждается следующими фактами:

1. В Англии были подготовлены войска для высадки в Норвегии; часть их была уже погружена на суда.

2. Английское правительство открыто заявило об установке англичанами минных заграждений в норвежских водах для срыва перевозок железной руды из Нарвика в Германию; это явилось вопиющим нарушением нейтралитета Норвегии.

3. Англичане совершили нападение на возвращавшееся к себе на родину под охраной нейтрального корабля немецкое транспортное судно «Альтмарк». Нападение произошло в территориальных водах Норвегии. Тем самым было доказано, что Англия не считается с нейтралитетом Норвегии и что сами норвежцы не в состоянии обеспечить защиту своего нейтралитета.

16 февраля 1940 года в Йоссинг-фьорде английский эсминец «Коссэк» взял на бордаж «Альтмарк», несмотря на протест со стороны норвежского миноносца, сопровождавшего немецкое судно. По немецким матросам, находившимся на судне, был открыт огонь; при этом было убито и ранено 10 человек. Таким путем англичане добились освобождения бывших на судне 299 английских военнопленных, снятых рейдером «Адмирал граф Шпее» с потопленных им судов.

План оккупации Дании предусматривал переход границы сухопутными войсками у Тённера и Фленсбурга, в то время как мост через Малый Бельт у Миддельфарта было намечено захватить невредимым силами воздушного десанта. В Большом Бельте войска должны были высадиться близ Корсёра и Ньюборга. Использование железнодорожного парома в Варнемюнде давало немцам возможность высадить войска в Гессере. Погрузив с собой на паром бронепоезд, эти силы должны были обеспечить захват моста у Вордингборга, соединяющего остров Фальстер с островом Зеландия. На последнем этапе операции предполагалось оккупировать и столицу Дании — Копенгаген. Вся штабная работа, связанная с подготовкой и проведением в жизнь этого плана по линии военно-морских сил, была возложена на адмирала Карльса, являвшегося командующим группы военно-морских сил «Север». Выполнение задуманного плана поручалось командующему морскими силами, обеспечивавшими безопасность Балтики.

В Норвегии силами морских десантов в первую очередь намечалось захватить порты Осло, Арендаль, Кристиансанн, Эгерсунн, Хаугесунн, Берген, Тронхейм и Нарвик. Порт Ставангер решено было занять при помощи воздушного десанта. Штабная работа по подготовке сил флота к захвату Норвегии была возложена на командование группы военно-морских сил «Запад», возглавлявшееся адмиралом флота Заальвехтером.

С соблюдением строжайшей военной тайны все необходимые для перевозки войск транспортные суда были сосредоточены в портах Северного и Балтийского морей. Поскольку англичане уже устанавливали мины в норвежских водах, а от разведки поступили новые сведения о подготовке английских войск к высадке в Норвегии, откладывать операцию было нельзя. Поэтому начало ее было назначено на 9 апреля.

Оккупация Дании проходила строго по плану и почти без всяких задержек. Норвегия же оказала незначительное сопротивление, которое, однако, было быстро сломлено. Немецкие военно-морские силы были сведены в небольшие боевые отряды, на корабли которых были погружены первые эшелоны морских десантов. За высадку десантов и их действия нес ответственность сам командующий флотом. Поскольку вице-адмирал Маршалль в этот период был болен, его заменял командующий разведывательными силами флота вице-адмирал Лютенс.

7 апреля английская воздушная разведка заметила подготовку немецких войск к вторжению. Попытки английской бомбардировочной авиации воспрепятствовать этому успеху не имели. Вечером того же дня

английский флот метрополии под командованием адмирала Форбса вышел в море.

8 апреля английская подводная лодка потопила вблизи порта Кристиансанн немецкий транспорт с войсками. Уцелевшие солдаты высадились на берег. Это предупредило норвежцев о готовящейся немцами десантной операции.

Во второй половине того же дня английский разведывательный самолет обнаружил близ Тронхейма один из отрядов немецких кораблей, который вышел в указанный ему район намного раньше времени. Корабли этого отряда стояли, развернувшись носами в разные стороны; экипаж английского самолета доложил своему командованию, что немецкий отряд держит курс на запад. Получив такое сообщение, английские корабли, поджидавшие немцев в районе Вест-фьорда, начали следующей ночью вести разведку в сторону запада, растянув, таким образом, свои боевые порядки. Тем самым для немцев открылся свободный проход к Нарвику.

### БОРЬБА В РАЙОНЕ ОСЛО-ФЬОРДА

Корабли боевой группы «Осло» имели на борту до 2 тыс. десантников. Группой командовал контр-адмирал Кумецц, державший свой флаг на тяжелом крейсере «Блюхер». Помимо «Блюхера», в состав группы входили броненосец «Лютцов», известный раньше под названием «Дейчланд», легкий крейсер «Эмден», 3 миноносца и флотилия тральщиков. Задачи этой группы сводились к следующему: взять укрепления, прикрывающие входы в фьорд, и расчистить путь для следующих во втором эшелоне немецких транспортных судов.

Согласно полученным инструкциям, группа должна была прорваться в фьорд без боя. Размещенные у входа в Осло-фьорд норвежские береговые батареи «Раней» и «Болерн» встретили входившие в фьорд немецкие корабли несколькими предупредительными выстрелами; одновременно норвежцы потушили все навигационные огни, обеспечивавшие безопасность входа в фьорд. Несмотря на это, приказ, запрещавший открывать огонь, строго выполнялся, и орудийные башни главного калибра тяжелого крейсера «Блюхер» не были повернуты в сторону норвежских береговых укреплений.

Как только немецкие корабли вошли в наиболее узкое место фьорда (дефиле Дрёбак), все норвежские батареи, до 280-мм пушек включительно, открыли по немцам сильный огонь. Дистанция составляла всего 500 м, и норвежцы быстро добились ряда прямых попаданий, в то время как тяжелые снаряды крейсера «Блюхер» и шедшего за ним броненосца «Лютцов» не причинили норвежским укреплениям почти никакого ущерба. За очень короткий промежуток времени «Блюхер» получил свыше 20 попаданий, его самолетный ангар охватило пламенем, в носовой части корабля оказались тяжелые повреждения. Вскоре, заглушив шум разрывов и выстрелов, раздались два сильных взрыва: две торпеды, выпущенные норвежцами с установки, размещенной в скальном укрытии, попали в цель. На тяжелом крейсере «Блюхер» вышли из строя машины. Потеряв управление, он еще некоторое время беспомощно двигался вперед, а затем затонул в прозрачных водах фьорда близ Акхольмена. К счастью, большей части моряков и десантников удалось добраться до отлогого берега фьорда.

Причины больших потерь в людях при гибели крейсера различны. Во-первых, в распоряжении команды корабля не оказалось ни одной целой шлюпки; единственный уцелевший при обстреле катер при первом

же спасательном рейсе проломил днище о прибрежные рифы. Во-вторых, не было и достаточного количества спасательных поясов; все офицеры корабля и большая часть команды отдали свои пояса находившимся на борту десантникам. И, в-третьих, вода оказалась настолько холодной, что, несмотря на пробковые пояса и спасательные круги, многие оказывались на берегу уже окоченевшими.

После гибели «Блюхера» руководство боем взял на себя командир броненосца «Лютцов» капитан 1 ранга Тиле. Его корабль также получил несколько повреждений, но не потерял боеспособности. Все десантные войска были последовательно высажены на берег и немедленно атаковали норвежские укрепления с суши. Немецкие корабли и подоспевшая тем временем авиация оказали десантникам существенную огневую поддержку. 10 апреля гарнизоны всех внешних и внутренних фортов капитулировали.

Ранним утром того же дня два немецких тральщика проникли в военно-морскую базу норвежцев Хортен. Однако норвежский минный заградитель «Трюгвасон» начал обстреливать проникшие корабли из своих 105-мм орудий; один из немецких тральщиков был потоплен. Благодаря настойчивости и твердости, проявленным флагманским механиком флотилии, находившимся на уцелевшем немецком тральщике, а также армейским лейтенантом, командовавшим 140 десантниками, немцам удалось убедить норвежского адмирала в бесполезности дальнейшего сопротивления и принудить его к сдаче. К сожалению, вслед за этим немецкая авиация совершила свой несколько запоздалый налет на Хортен, вызвав ненужные жертвы с обеих сторон. Два броненосца береговой обороны, находившиеся в военно-морской базе, а также минный заградитель и другие более мелкие норвежские корабли были быстро захвачены немецкими десантниками.

Во время атаки норвежской береговой батареи «Болерн» один из немецких тральщиков сумел глубинными бомбами заставить норвежскую подводную лодку, действовавшую в этом районе, подняться на поверхность; лодка была немедленно взята на абордаж, и экипажу ее ничего не оставалось, как сдать в плен.

В ходе операции один немецкий миноносец наткнулся на шхеры<sup>1</sup> и был выведен из строя. В ночь на 11 апреля английская подводная лодка атаковала в проливе Каттегат возвращавшийся в Балтийское море броненосец «Лютцов». Атака была успешной, и подбитый корабль пришлось с большим трудом отбуксировать в Киль. Несколькими днями позднее в районе к югу от Осло-фьорда подводная лодка противника потопила небольшой артиллерийский учебный корабль немцев «Бруммер».

### ЗАХВАТ КРИСТИАНСАННА

Для овладения этой военно-морской базой немцы выделили легкий крейсер «Карлсруэ» (командир — капитан 1 ранга Риве), 3 миноносца и всю 2-ю флотилию торпедных катеров вместе с ее базовым судном. На борту кораблей находились дивизион береговой артиллерии и батальон пехоты.

Высаженной с одного миноносца в районе Арендаля немецкой роте самокатчиков удалось застичь противника врасплох. Однако стоявший в районе Кристиансанна густой туман задержал здесь высадку десанта

<sup>1</sup> Скалистые островки небольших размеров. Расположены сотнями у берегов Финляндии и Скандинавии.— *Прим. ред.*



до 6 час. утра. Когда туман начал рассеиваться, артиллерия норвежского укрепленного района «Оддеро», расположенного на высоких скалах перед входом в гавань, открыла сильный огонь. Здесь норвежцы имели четыре батареи, вооруженные орудиями калибром от 150 до 240 мм. Из-за узости пролива, ведущего в порт, немецкий крейсер имел возможность использовать только 150-мм орудия носовой башни. Снаряды норвежцев ложились совсем рядом с немецким кораблем, а любое прямое попадание грозило крейсеру серьезными неприятностями, так как его броневая защита была весьма незначительной. Командир принял решение под прикрытием дымовой завесы выйти из боя, с тем чтобы дожидаться своей авиации. Не успел крейсер отойти, как в небе появились немецкие самолеты. Разрывы сброшенных ими бомб закрыли норвежские батареи в районе «Оддеро» клубами дыма и пламени. В ходе этой бомбардировки произошло трагическое недоразумение: одна из бомб попала в немецкий грузовой пароход «Сизтл», шедший из Кюрасао (Вест-Индия) и совершенно случайно оказавшийся в гавани как раз во время налета авиации.

Сразу же после бомбардировки с воздуха боевые корабли вновь атаковали укрепленный район «Оддеро». В ходе боя огонь батарей противника становился все более беспорядочным и вскоре сменился отдельными выстрелами. В тот самый момент, когда десантники начали перегрузку на катера и шлюпки, над морем снова поднялся сплошной туман. Только в 11 час. утра миноносцы и катера смогли отойти от крейсера и в третий раз подойти к берегу. Оборонительные возможности норвежских береговых укреплений к этому времени были, видимо, уже исчерпаны, потому что оттуда не доносилось больше ни одного выстрела. Каждое из высаженных на берег десантных подразделений спешило первым ворваться на позиции норвежской артиллерии. Командир одной из ударных групп морской пехоты захватил спускавшийся с горы грузовик, посадил на него часть своих людей и направился вместе с ними в сторону норвежских укреплений. Здесь атакующая группа была обстреляна из двух норвежских дотов. Однако появившаяся вскоре эскадрилья немецких бомбардировщиков заставила норвежцев принять решение о сдаче.

Теперь немецкие войска могли высаживаться совершенно спокойно. В гавани военной-морской базы Марвикен без всякого сопротивления сдались: 1 эскадренный миноносец, 5 миноносцев, 2 подводные лодки и несколько мелких кораблей норвежцев. К своему большому удивлению, немецкие десантники обнаружили здесь и немецкую подводную лодку, которая за несколько часов до этого заблудилась в тумане, села на мель и была интернирована.

3-я норвежская пехотная дивизия, дислоцированная в Кристиансанне и его окрестностях, никакого участия в боях за город не принимала. Ни одного выстрела не сделала и батарея береговой артиллерии «Гледден». Таким образом, вторые эшелоны десанта могли свободно войти в город. Норвежские батареи между тем были быстро заняты немецкими артиллеристами. Легкий крейсер «Карлсруэ» вместе с 3 миноносцами в тот же вечер вышел в обратный путь. Однако вернуться на родину ему не удалось: в непосредственной близости от входа в гавань «Карлсруэ» натолкнулся на английскую подводную лодку «Труэнт». Одна из 4 выпущенных лодкой торпед попала в корабль. По правому борту у кормы раздался сильный взрыв, поднявший 50-метровый столб воды. Спасти корабль оказалось невозможно. Команда перешла на миноносцы, а крейсер пришлось затопить, выпустив в него две торпеды. Одиннадцать человек из состава экипажа погибли вместе со своим кораблем.

К западу от Кристиансанна, в порту Эгерсунн, с 4 немецких тральщиков был высажен десант, насчитывавший до 150 человек. Находившийся в гавани норвежский миноносец был захвачен без всякого сопротивления. Выполнив свою задачу, 3 тральщика сразу же ушли назад, в Германию, а четвертому пришлось задержаться в захваченном порту в связи с необходимостью отремонтировать один из подшипников судового двигателя. Устранив неисправность, команда корабля в последующие дни и недели выполнила целый ряд различных мелких заданий, показав при этом большую смелость. Моряков этого тральщика видели и в Кристиансанне, и в Ставангере, и в Хаугесунне, и в Бергене, и повсюду, как на море, так и на суше, они действовали весьма успешно.

### ОККУПАЦИЯ БЕРГЕНА

В ночь с 8 на 9 апреля 1940 года в условиях плохой видимости боевая группа кораблей, предназначенных для захвата порта Берген, продвигалась на север, держа курс на Корс-фьорд. Группу возглавлял контр-адмирал Шмундт. Впереди шли 2 миноносца, за ними флагманский корабль, легкий крейсер «Кёльн», а дальше следовали легкий крейсер «Кёнигсберг», артиллерийский учебный корабль «Бремзе» и вся 1-я флотилия торпедных катеров вместе со своим базовым судном. Все корабли были перегружены, так как у них на борту находилось около 1900 десантников и несколько артиллерийских подразделений.

Заметив входящие в фьорд корабли, противник выключил основные навигационные огни. Но оставшиеся зажженными небольшие внутренние огни значительно облегчили положение немецких кораблей. На вопросы норвежского сторожевого судна о курсе, которым шли неизвестные суда, немцы отвечали на английском языке. Однако охрана, видимо, почувствовала что-то неладное. В воздух взвилась красная ракета; другие сторожевые корабли норвежцев повторили сигнал. Вскоре к немецкой группе приблизилась небольшая норвежский миноносец; его торпедные аппараты были развернуты в сторону немцев, однако быстрые переговоры по радиотелеграфу несколько успокоили норвежцев. Прошло еще немного времени, и немцы остановились. Ударные подразделения пехоты, размещенные на крейсере «Кёнигсберг», были быстро перегружены на торпедные катера. Эти подразделения имели задачу захватить батареи береговой артиллерии норвежцев в укрепленном районе «Карвен». После перегрузки немецкие корабли возобновили движение. Орудийные башни не были направлены на противника; они были развернуты вдоль оси движения; что же касается всего остального, то корабли были приведены в полную боевую готовность.

Когда группа начала поворот в сторону Бей-фьорда, батареи укрепленного района «Карвен» открыли огонь из всех орудий вплоть до 210-мм пушек береговой артиллерии. Норвежцы стреляли не очень точно, но тем не менее все корабли, кроме флагманского крейсера «Кёльн», получили те или иные повреждения. Эти повреждения, однако, не помешали немцам продолжать идти вперед. Торпедная батарея, размещенная у подножия высот, на которых находилась норвежская береговая артиллерия, к счастью, оказалась не подготовленной к бою. В противном случае с этой группой немецких кораблей произошло бы то же самое, что с крейсером «Блюхер» в Осло-фьорде.

Через небольшой промежуток времени все немецкие корабли были уже вне сектора обстрела береговых батарей противника. На полном ходу они ворвались в гавань и захватили там около 60 пароходов с различными ценными грузами.

Десантные подразделения сухопутных войск быстро высадились на берег и стали захватывать норвежские батареи, личный состав которых оказал нападающим упорное сопротивление. Однако вскоре под влиянием бомбардировки с воздуха и обстрела с моря, в котором участвовали и 150-мм пушки обоих крейсеров, норвежцы были вынуждены прекратить борьбу. Преодолев последнее сопротивление норвежцев, засевших в нескольких дотах, немецкие десантники при поддержке подразделений артиллерии морской пехоты окончательно утвердились на высотах. К полудню Берген перешел в руки немцев. Однако борьба еще не была закончена: незадолго до наступления сумерек появилась английская авиация. Самолеты шли несколькими волнами на небольшой высоте. Английские летчики нанесли по десанту ряд смелых и сильных ударов, однако их действия не увенчались крупным успехом.

По заранее намеченному плану, вечером того же дня «Кёльн» и оба миноносца ушли из захваченного порта назад в Германию. На своем пути немецкие корабли без всяких потерь преодолели минное заграждение, поставленное норвежцами на узком фарватере между шхерами, и вслед за тем успешно отбили еще один налет бомбардировщиков противника.

«Бремзе» и флотилия торпедных катеров вместе со своим базовым судном остались в порту Бергена. Крейсер «Кёнигсберг» также вынужден был задержаться здесь на некоторое время в связи с необходимостью устранить некоторые полученные в бою повреждения. Эта непредвиденная задержка стоила немцам весьма дорого! На следующий день английская авиация подвергла порт еще более сильной бомбардировке. В немецкий крейсер попали две бомбы, и он опрокинулся на месте стоянки. Подобная же участь постигла и только что вошедший в порт немецкий транспорт.

### СУДЬБА ТРОНХЕЙМА

Боевые группы, предназначенные для захвата Тронхейма и Нарвика, имели на борту своих кораблей соответственно 1700 и 2 тыс. десантников. Обе группы продвигались на север совместно в сопровождении немецких линкоров «Гнейзенау» и «Шарнгорст». Задача овладения портом Тронхейм была возложена на тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и флотилию эсминцев; возглавлял эту группу командир крейсера капитан 1 ранга Гейе. В северной части Северного моря немецкие корабли встретились со штормом, но продолжали упорно идти вперед, несмотря на сильную боковую и килевую качку. Берега Германии остались уже далеко позади (расстояние от Гамбурга до Нарвика равно примерно 1800 км), и потому моряки уже не рассчитывали на эффективную поддержку со стороны авиации.

8 апреля перед полуднем один из немецких эсминцев, а вслед за ним и крейсер «Адмирал Хиппер» столкнулись с английским эсминцем «Глоуворм». Несмотря на мужественное сопротивление его экипажа, английский корабль был быстро потоплен огнем артиллерии крейсера. 38 человек, уцелевших из состава его команды, были подобраны немецкими моряками, хотя это было сопряжено с большими трудностями. В ночь с 8 на 9 апреля 1940 года группа прошла по узкому фарватеру в Тронхеймс-фьорд. Его наиболее узкий участок норвежцы усиленно освещали прожекторами. Это свидетельствовало о том, что норвежские береговые батареи уже успели получить предупреждение о грозящей Тронхейму опасности.

С непотушенными ходовыми огнями, убеждая норвежцев по радио об отсутствии всякой опасности, «Адмирал Хиппер» и 4 эсминца вры-

ваются в самое узкое место пролива, лежащее прямо перед дулами орудий береговых батарей тяжелого и среднего калибра. Норвежские артиллеристы долго недоумевают, следует ли открывать огонь. Наконец, когда наиболее опасное место уже пройдено немецкими кораблями, батарея «Хюснес» начинает вести огонь им вслед. Однако дистанция между батареями и эскадрой все еще невелика. Крейсер немедленно отвечает беглым огнем своих 203-мм башенных орудий. Глухо рвутся немецкие снаряды на огневых позициях норвежцев; батареи заволакивает дымом и пылью. Скоро обе стороны оказываются не в состоянии вести прицельный огонь. Артиллерийская дуэль заканчивается неожиданно быстро. 3 немецких эсминца высаживают на берег горную пехоту и артиллеристов, эта группа десанта имеет задачу захватить норвежские береговые укрепления. «Адмирал Хиппер» вместе с четвертым эсминцем продолжает свой путь к Тронхейму. Город сдается без боя. К исходу второго дня операции все норвежские батареи в районе Тронхейма уже заняты и подготовлены к бою — на этот раз немецкими десантниками.

Оба эти дня у личного состава немецкой эскадры, вошедшей в порт, не проходило неприятное чувство пребывания в мышеловке. Однако англичане не решились нанести контрудар. Тем самым противник упустил драгоценное время, когда еще можно было изменить ход событий.

Через два дня, когда все укрепления в районе Тронхейма уже переменили хозяина, крейсер «Адмирал Хиппер», который уже выполнил свою задачу, незаметно для противника ушел из захваченного порта.

Оставшиеся в порту четыре эсминца оказали десанту, высаженному на берег, существенную помощь, выделив из состава своих экипажей ударные подразделения и предоставив в распоряжение десантников свои судовые мастерские. 20 апреля англичане высадили десанты близ Намсуса и Ондальснеса, пытаясь захватить Тронхейм в «клещи». Несколько налетов английской авиации было отбито без ущерба для кораблей. Из личного состава эсминцев вскоре были созданы команды и для некоторых захваченных у норвежцев судов. Одно из таких судов — «Норднорге» перебросило немецких горных егерей в район Хемнесбергета. Там судно неожиданно встретилось с крейсером и двумя эсминцами англичан. Несколько снарядов, выпущенных английскими эсминцами, попали в судно. Его пришлось затопить, открыв кингстоны. Горные егеря и моряки высадились на берег, создали здесь довольно прочный опорный пункт и удерживали его до прихода сюда основных сил немецких сухопутных войск.

### ОЖЕСТОЧЕННАЯ БОРЬБА ЗА НАРВИК И ЕЕ ИСХОД

В состав боевой группы, которой было поручено захватить Нарвик, входило 10 эсминцев. Расставшись у Тронхеймс-фьорда с группой, имевшей задачу захватить Тронхейм, они продолжали идти на север, невзирая на резкое ухудшение погоды и частые шквалы холодного северо-западного ветра. Во главе этой группы стоял коммодор Бонте.

Ревущие волны то и дело окутывают корабли белой пеной, перекапываются через бак, обдавая ледяными брызгами носовые 127-мм орудия и людей, стоящих на мостике. Тем, кто ходит по палубе недостаточно осторожно, не выжидает моментов затишья между двумя валами, грозит опасность оказаться за бортом без всякой надежды на спасение. Горные егеря генерала Дитля плохо переносят такую обстановку. Их мучает морская болезнь, и, когда впоследствии им предлагают отправиться обратно в Германию морем, многие из них возмущаются: «Назад морем? Ни за что на свете! Лучше пройти все 1800 км пешком!»

Когда корабли входят в широкий Вест-фьорд, волнение понемногу утихает. Вот уже корабли в Уфут-фьорде. Сверху падают большие хлопья снега. Батарей противника не видно, хотя есть сведения, что они расположены именно здесь. 3 немецких эсминца высаживают на берег отряд горных егерей с задачей найти и захватить артиллерийские позиции противника. Другие 3 эсминца направляются для высадки десанта в район Эльвегордсмуэн. Последние 4 эсминца идут еще дальше. Непосредственно у портовых сооружений Нарвика они встречаются с норвежскими броненосцами береговой обороны «Эйдсвольд» и «Норге», каждый из которых вооружен двумя 210-мм, шестью 150-мм и восемью 76-мм орудиями. Командир боевой группы Бонте передает на «Эйдсвольд»: «Высылаю шлюпку с офицером». Норвежцы отвечают: «Остановитесь», подкрепляя свое требование предупредительным выстрелом. Тогда от немецкого корабля отваливает шлюпка. Норвежский командующий заявляет парламентеру, что он имеет приказ своего командования оказывать немцам сопротивление. Немецкий офицер покидает норвежский корабль и, отойдя от него на значительное расстояние, подает своим кораблям сигнал опасности — красную ракету. В то же мгновение из торпедных аппаратов флагманского эсминца «Вильгельм Хейдкамп» вылетают две торпеды. Их след на воде почти не виден, тем более что над водой висит утренняя дымка. Через несколько секунд раздаются сильные взрывы. «Эйдсвольд» быстро тонет, из его команды удается спасти только 5 человек. Эсминец «Бернд фон Арним» продельывает то же самое со вторым норвежским броненосцем береговой обороны — «Норге». С этого корабля немцы спасают значительную часть команды; в работе по спасению принимают участие как шлюпки немецких эсминцев, так и шлюпки различных стоящих на якоре торговых судов.

После высадки десанта, насчитывающего около 2 тыс. горных егерей, комендант города отдает приказ о капитуляции гарнизона. Часть норвежского гарнизона не соглашается с этим и уходит из города на восток. Норвежцы занимают позиции вдоль железной дороги, по которой осуществляется вывоз в Нарвик шведской железной руды. Между тем в порт входят два норвежских сторожевых корабля, которые тотчас же переходят в руки немцев. Все пароходы, принадлежащие странам противника, разоружаются и обезвреживаются.

Работы в порту и в городе оказываются по горло. Дел хватает всем: и экипажам эсминцев, и горным егерям. Обеспечению достигнутого успеха уделяется слишком мало внимания. Это, вероятно, объясняется тем, что моряки целиком полагаются на охраняющие вход в фьорд немецкие подводные лодки. Так или иначе, но организацией непрерывного наблюдения не занимается никто — ни сторожевой корабль, стоящий у входа в Уфут-фьорд, ни наземные посты, имеющие задачу следить за подходами к гавани. Поэтому нет ничего удивительного в том, что на следующее утро совершенно неожиданно для немцев в порт входят 5 английских эсминцев. 4 стоящие у причала и на якоре немецких эсминца внезапно подвергнуты сильному артиллерийскому обстрелу. Почти одновременно англичане выпускают торпеды, которые топят 2 эсминца и несколько пароходов. Плохая видимость создает вначале у немецких экипажей впечатление налета авиации противника. Услышав грохот артиллерийской стрельбы, к месту боя спешат остальные немецкие эсминцы. Флагманский эсминец англичан «Харди» садится на мель, и немцы расстреливают его в упор. На корабле возникает пожар, и команда вынуждена его покинуть. При этом гибнет и сам командир английского отряда. На английском эсминце «Хантер» также вспыхивает пожар, он теряет управление, и как раз в этот момент на поврежденный корабль

наскакивает 3-й английский эсминец, тараня его. «Хантер» идет ко дну. Из его команды немцам удастся спасти лишь 60 человек. После боя выясняется, что командир английского отряда эсминцев капитан 1 ранга Уорбертон-Ли, получив от своего командования довольно широкие полномочия (ему было предоставлено право отложить атаку до подхода более мощных сил англичан), принял решение атаковать своего противника немедленно, не теряя ни одной минуты.

В этом морском бою немцы также потеряли свой флагманский эсминец «Хейдкамп», вместе с которым погиб и командир группы коммодор Бонте, и эсминец «Антон Шмитт». Третий немецкий эсминец получил настолько серьезные повреждения, что в дальнейшем мог использоваться только в качестве плавучей батареи. Из остальных 7 немецких эсминцев к вечеру 10 апреля полную боеспособность сохраняли только 2 корабля, а на остальных 5 либо кончилось горючее, либо шло исправление полученных в бою повреждений. Таким образом, атака англичан, проведенная смело и без малейшего промедления, несмотря на некоторые потери, оказалась для них все же выгодной.

В лице Бонте немцы потеряли высокоуважаемого командира, служившего для экипажей образцом человека и солдата, умевшего добиваться серьезных успехов в борьбе с превосходящими силами противника.

Положение немцев в районе Нарвика стало более сложным и в другом отношении: направлявшиеся сюда транспортные суда с техникой, боеприпасами и продовольствием понесли во время перехода тяжелые потери. Из 2 танкеров к месту назначения прибыл только один, что привело немцев к острой нехватке горючего. Многие пароходы, имевшие на борту различные боевые грузы, при встрече с кораблями противника были затоплены своими экипажами. Другие транспортные суда сильно задерживались из-за плохой погоды и большого количества минных полей, установленных англичанами у берегов Норвегии. 10 апреля 2 немецких эсминца пытались прорваться из Уфут-фьорда в открытое море; однако они были замечены английскими крейсерами и эсминцами. Пришлось вернуться в Нарвик, так как принимать бой с такими превосходящими силами противника было бессмысленно.

Тем временем из экипажей потопленных немецких эсминцев был сформирован батальон морской пехоты, во главе которого встал капитан-лейтенант Эрдменгер. Батальон значительно усилил горных егерей генерала Дитля. С поврежденных эсминцев, а также с захваченных в порту английских торговых пароходов были выгружены на берег легкие орудия, снаряды, стрелковое оружие, боеприпасы и запасы продовольствия. Это как нельзя кстати повысило боеспособность немецкого десанта, потому что к этому времени выяснилось, что никаких норвежских береговых батарей в районе Нарвика нет и не было.

Во второй половине дня 12 апреля 9 английских самолетов пытались совершить налет на город и порт; при этом были сбиты 2 машины противника. Около полудня следующего дня была снова объявлена боевая тревога. На сей раз дело шло о нападении англичан с моря. Из-за путаницы в приказах стоявший у западного входа в Уфут-фьорд дозорный эсминец уже ушел со своего поста, а другой эсминец, который должен был его сменить, еще не прибыл. Воспользовавшись этим моментом, англичане ввели в фьорд 9 эскадренных миноносцев и линкор «Уорспайт».

На подходах к порту Нарвика действовало 5 немецких подводных лодок. Однако не все из них сумели выпустить свои торпеды; те же торпеды, которые были выпущены, не взорвались (на конструктивных не-

достатках немецких торпед мы остановимся ниже). Одна из немецких подводных лодок, находившаяся непосредственно в районе порта, была 13 апреля застигнута врасплох бортовыми самолетами линкора «Уорспайт» и потоплена в Хорьянгс-фьорде.

Вскоре над Уфут-фьордом снова раздается гром орудийных выстрелов, разрывов снарядов и торпед. Экипажи немецких кораблей обороняются против превосходящих сил противника с исключительным мужеством. Небольшой запас снарядов и торпед, оставшийся от боя 10 апреля, вскоре подходит к концу. Английский линкор «Уорспайт» благоразумно держится за пределами радиуса действия торпед; его 380- и 150-мм орудия обстреливают главным образом цели, находящиеся на берегу. Лишь иногда его тяжелые снаряды залетают в район нахождения немецких эсминцев. Обе стороны ведут бой, часто маневрируя, но не уменьшая хода; результаты артиллерийской перестрелки оказываются сравнительно незначительными. Израсходовав все снаряды и торпеды, команды немецких эсминцев топят свои корабли. Некоторые эсминцы выбрасываются на скалистый берег. Больше половины личного состава кораблей уходят на берег, где присоединяются к горным егерям генерала Дитля, численность войск которого достигает теперь 2,5 тыс. человек. Отныне горные егери и моряки сражаются плечом к плечу в братском боевом содружестве. Особую ценность для генерала Дитля представляют различные технические специалисты; вместе с саперами они восстанавливают мосты и портовые сооружения, ремонтируют паровозы и вагоны, автомобили и оружие. Тем самым значительно облегчаются тяжелые условия борьбы в горах, которую ведут немецкие горные егери.

Когда наступает вечер, английский линкор вместе с уцелевшими эсминцами быстро уходит на запад. У одного из английских эсминцев сильно повреждена носовая часть; другой, ведший бой на короткой дистанции, также получил несколько попаданий. Оба подбитых корабля англичане берут на буксир.

Фьорды вокруг Нарвика отныне в руках англичан; через несколько дней здесь начинают высаживаться сначала английские, а затем и французские войска. В качестве опорного пункта англичане используют Харстад, небольшой городок на одном из наиболее крупных островов в этой части Норвегии, острове Эствогей.

### МОРСКИЕ БОИ В СЕВЕРНОМ МОРЕ

Когда 8 апреля 1940 года 10 немецких эсминцев, шедших в Нарвик, отделились от остальных сил флота, оба немецких линкора под командованием вице-адмирала Лютьенса вышли в открытое море, держа курс на северо-запад. Смысл этого похода заключался в том, чтобы отвлечь на себя те английские силы, которые могли находиться близ норвежского побережья.

Холодная и сырая мгла окутывает немецкие корабли, дует сильный ветер. В предрассветном тумане слева за кормой наблюдатели внезапно замечают какой-то силуэт. Вскоре начинают вырисовываться неясные очертания линкора. На траверсе «Гнейзенау», в каких-нибудь 100 м от корабля встают водяные столбы от разрывов тяжелых, вероятно 380-мм, снарядов. В бой незамедлительно вступает и второй немецкий линкор — «Шарнгорст». Перестрелка идет с перерывами, временами снегопад становится настолько сильным, что артиллеристы не видят ни цели, ни результатов своей стрельбы. Через несколько минут после начала боя в передовой пост управления артиллерийским огнем линкора «Гнейзенау» попадает снаряд. Старший артиллерийский офицер и 5 человек из состава

ва поста управления убиты, все остальные ранены. Управление артиллерией немедленно берет на себя кормовой пост. Почти одновременно с этим наблюдатели докладывают о прямом попадании в носовую часть линкора противника. Английский линкор «Ринаун» теряет ход, по-видимому, пробитая в носовой части дает сильную течь. Противник отворачивает и уходит, бесследно исчезая за сплошной пеленой падающего снега.

Немецкие линкоры ожидают в Северном море возвращения эсминцев из Нарвика; однако последние не показываются. Подходит только «Адмирал Хиппер», который вместе с линкорами, не встретив на своем пути ни одного корабля противника, через несколько дней благополучно входит в родные воды.

Двумя месяцами позже воды, омывающие Нарвик, снова стали ареной больших морских боев. К этому времени группировка генерала Дитля, окруженная со всех сторон противником, оказалась в отчаянном положении. Горные егеря понесли значительные потери; болезни и трудности надломили людей, у них не хватало боеприпасов и продовольствия, а между тем борьба с превосходящими силами противника не затихала ни на минуту. Обо всем этом генерал Дитль доложил своему командованию по радио.

Возникла совершенно реальная угроза того, что немецким войскам придется уйти на территорию нейтральной Швеции и там интернироваться. В связи с создавшейся обстановкой Гитлер отдал всем видам немецких вооруженных сил приказ предпринять последнюю попытку выручить из беды своих товарищей. Военно-морской флот должен был атаковать опорные пункты англичан в Норвегии, и в первую очередь Харстад. Был отдан боевой приказ, согласно которому немецкие корабли должны были прорваться в Вогс-фьорд и уничтожить находящиеся там суда и временные сооружения англичан, предназначенные для выгрузки войск. Позднее к боевому приказу было добавлено личное распоряжение Гитлера — оказать поддержку боевой группе генерала Фейерштейна, действовавшей в районе восточной оконечности фьорда (этот район корабли англичан часто брали под обстрел). Распоряжение Гитлера по своей значимости было приравнено к основному боевому приказу. Во время личных переговоров между гросс-адмиралом Редером и адмиралом Маршаллем было решено попутно атаковать и наиболее важные цели, расположенные вблизи Харстада. Это дополнительное указание придало боевому приказу еще более расплывчатый характер. Как выяснилось впоследствии, все изменения и дополнения, внесенные в боевой приказ, не были даже доведены до сведения командования группой военно-морских сил «Запад». Вот что может получиться, когда одним и тем же делом начинают руководить слишком большое количество различных командных инстанций!

Ряд данных, необходимых для выполнения приказа (огневые позиции артиллерии, расположение войск и другие сведения о противнике), должна была сообщить оперативная группа 21. Задачи, связанные с аэрофотосъемкой, были возложены на 10-й авиационный корпус, действовавший в северной части Норвегии. Все эти дополнительные сведения должны были быть переданы флоту до его выхода в море, то есть до 4 июня. Поскольку сами документы своевременно не прибыли, морякам пришлось знакомиться с их содержанием уже по радио.

В состав соединения были включены линкоры «Гнейзенау» и «Шарнгорст», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и 4 эсминца. В назначенное время эскадра вышла из военно-морской базы Киль и стала продвигаться на север через Большой Бельт. В проливе Скагеррак и в



Северном море было много английских подводных лодок, однако благодаря стараниям немецких радиоразведчиков их позиции удалось обойти. Большую помощь принесли морякам и советы офицера штаба оперативного руководства войной на море, являвшегося специалистом по авиации. Он располагал точными сведениями о тактико-технических данных и других особенностях самолетов английской воздушной разведки. Все это вместе взятое обеспечило командующему флотом возможность вывести свои главные силы в Северное море незаметно для противника. Оперативная группа 21 все еще не давала никаких сведений о противнике. В связи с этим командующий флотом был вынужден созвать на своем флагманском корабле специальное совещание, в котором приняли участие командующий разведывательными силами флота, командующий эсминцами и другие высшие командиры флота. Для проведения совещания был использован тот период, когда эсминцы пополняли запасы горючего со специально выделенного для этой цели судна «Дитмаршен». Всем присутствовавшим на совещании были даны необходимые указания о порядке прорыва в Вогс-фьорд и обстрела Харстада. Обстановка в районе предполагаемых действий была совершенно неясной, так как все море у берегов Северной Норвегии уже давно было закрыто плотным слоем низких облаков. Что же касается обстановки на море, то командующий имел о ней более или менее правильное представление, получая сведения как при помощи радиоразведки, так и от действующих над морем немецких самолетов.

Немецкая эскадра уже несколько часов шла курсом на Вогс-фьорд. Поздним вечером радисты, державшие связь с немецкими самолетами-разведчиками, приняли от одного из них донесение, в котором сообщалось, что в районе Харстада самолет обнаружил только одну канонерку противника, обстрелявшую его. На основании этих данных адмирал Маршалль принял решение воздержаться от нанесения удара по Харстаду, поскольку он мог оказаться ударом по пустому месту.

Было решено атаковать английский конвой, в состав которого входили крейсер и 2 эсминца. Во время сближения с этим конвоем ранним утром 8 июня немецкая эскадра встретила английский танкер «Ойлпайонир», эскортируемый корветом «Джунипер». Немцы решили не дать корвету возможности, открыв себя, предупредить по радио другие английские корабли о приближении немецкой эскадры. Поэтому на запрос по семафору английского корвета: «Что за корабль?» последовал ответ: «Саутгемптон». Англичане поверили и через 15 минут расплатились за свою халатность, попав под уничтожающий огонь немецких кораблей. Забрав в плен команду, немцы добились тонущий английский танкер, выпустив в него торпеду.

Охота продолжается! Два вылетевших на разведку бортовых самолета немцев вскоре сообщают координаты не только противника намеченного для атаки конвоя, но и еще одной группы английских судов, состоящей из 2 крупных пароходов. Последнюю группу скоро замечает и эскадра: это пассажирский пароход и госпитальное судно. «Адмирал Хиппер» и 2 эсминца получают приказ: «Потопить пароход!» Он оказывается войсковым транспортом «Орама» грузоподъемностью 20 тыс. тонн. «Адмирал Хиппер» приказывает англичанам застопорить машины, подкрепляя свой приказ залпом 203-мм орудий. Снаряды ложатся перед самым носом «Орамы». Впоследствии захваченные с парохода пленные, и в том числе сам капитан, рассказывают, что, увидев разрывы немецких снарядов, они схватились за бинокли и стали искать в небе немецкие самолеты. Все были уверены, что эскадра, появившаяся с левого борта, является английской! Капитан «Орамы» был невероятно

удивлен тем, что немецкие боевые корабли появились в таком районе, где господство на море английского флота было несомненным.

Вслед за этим «Адмирал Хиппер» и 4 эсминца берут курс на Тронхейм, где они должны пополнить свои запасы горючего и оказать поддержку боевой группе генерала Фейерштейна. Линкоры остаются одни. Бортовой взвод радиоразведки представляет командующему результаты своих наблюдений. Английские авианосцы «Арк Ройал» и «Глориес» в светлое время суток крейсируют перед входами в фьорды у Тромсе, на ночь укрываясь в них. Это повторяется изо дня в день, причем в светлое время суток на взлетно-посадочной палубе авианосцев постоянно царит оживление: одни самолеты поднимаются в воздух, другие совершают посадку.

Немцы принимают решение переключиться на уничтожение английских авианосцев, тем более что поиски английского корабля «Саутгемптон», о котором ранее имелись некоторые сведения, не приводят к успеху, чему виной является, очевидно, неправильное кодирование экипажем немецкого самолета-разведчика своего донесения.

В 17 часов один из гардемаринов линкора «Шарнгорст», наблюдая за горизонтом по правому борту, замечает впереди небольшой дымок. Немецкие корабли идут на сближение. Через некоторое время выясняется, что это авианосец противника, сопровождаемый двумя эсминцами. Задача немцев состоит в том, чтобы подойти к авианосцу с наветренной стороны, не давая ему выпустить в воздух свои самолеты, и быстро сблизиться с ним на дистанцию действительного огня. Последнее затруднено тем, что авианосец идет со скоростью 31 узел. Первые 15 мин. немецкие корабли продолжают идти прежним курсом, постепенно сближаясь с противником. Затем, когда давление пара в машинах становится достаточным для развития максимальной скорости, немецкие линкоры ложатся на наивыгоднейший для перехвата курс. Это, очевидно, убеждает англичан в том, что они имеют дело с немцами. Авианосец пытается передать по радио донесение своему командованию. Для того чтобы помешать этому, немцы посылают в эфир заранее подготовленные ложные сигналы, якобы идущие от английского адмиралтейства. Когда дистанция между кораблями уменьшается до 27 км, оба немецких линкора изготавливаются для боя с авианосцем на параллельных курсах. Немцы открывают огонь из 280-мм башенных орудий; англичане готовят к вылету свои самолеты. Один из английских эсминцев подходит к немецким кораблям на дистанцию 15 км; его накрывает залп артиллерии среднего калибра. Несмотря на полученные повреждения, эсминец успевает выпустить несколько торпед. Линкоры маневрируют, уклоняясь от них. Вскоре эсминец заваливается набок и бесследно исчезает в холодных волнах Северного моря. Однако во время боя с английским эсминцем немецкие линкоры израсходовали весьма большое количество снарядов. Это объяснялось тем, что он очень часто менял курс и скорость, что чрезвычайно затруднило пристрелку по направлению. Только тогда, когда немецкие линкоры, несмотря на большую дистанцию, перешли на беглый огонь, маневрирование эсминца оказалось неэффективным.

Ни один из 4 самолетов, подготовленных на палубе английского авианосца, не успевает подняться в воздух. Получив несколько прямых попаданий, «Глориес» разворачивается по ветру и пытается выйти из боя. Уцелевший эсминец из состава эскорта прикрывает отход дымовой завесой. Авианосец плохо виден немецким артиллеристам, но приборы управления огнем не теряют его. Несколько снарядов снова настигают незадачливый авианосец. Несмотря на дымовую завесу, видно, как один

из снарядов разрушает среднюю часть взлетно-посадочной палубы. 127-мм орудия авианосцев замолкают, корабль сильно кренится и заметно теряет ход.

Немцы переключают свое внимание с основного корабля противника на уцелевший эсминец, который как раз в это время выпускает веером серию торпед, находясь несколько справа по курсу немецких кораблей. На линкорах вовремя замечают опасность и проводят противоторпедный маневр. Проходит еще 10 мин. боя; у неподбойного борта идущего в кильватере и на дистанции 4 тыс. м линкора «Шарнгорст» внезапно возникает огромный столб воды. В чем дело? Атака английской подводной лодки или недостаточно быстрое уклонение от торпедного залпа эсминца? Значительно позже выясняется, что торпеда выпущена с эсминца.

Авианосец почти совсем лег набок. Людей на нем уже не видно. «Шарнгорст» получает приказ — добить «Глориес» своей артиллерией. Последний из уцелевших английских кораблей вскоре также становится жертвой немецкой артиллерии среднего калибра, он беспомощно качается на волнах, причем две трети корабля охвачены пламенем; неизбежность его гибели не вызывает никаких сомнений. Теперь линкор «Шарнгорст» может привести себя в порядок; в ходе боя в бортовые отсеки корабля набирается до 2500 т воды. Машинные отделения, расположенные у правого борта и в центральной части корабля, выведены из строя; максимальная скорость не превышает 20 узлов; кормовая трехорудийная 280-мм башня не может вести огонь, так как в ее артиллерийском погребе много воды; 48 человек из состава команды погибли в бою. «Гнейзенау» сопровождает поврежденный корабль до Тронхейма. Пополнив запас снарядов и горючего, флагманский линкор вместе с крейсером «Адмирал Хиппер» и 4 эсминцами снова выходит в море. Немецкие корабли пытаются перехватить последние транспорты, увозящие англичан из Норвегии. Выполнить эту задачу им не удается, потому что немецкое верховное командование, не устояв перед соблазном, издает 9 июня сводку о победах немецкого флота, из которой противник узнает нужные ему подробности. Англичане предпринимают все необходимое, чтобы надежно прикрыть свои транспорты, находящиеся в море.

Людские потери английского флота в описанном бою превзошли все потери вооруженных сил Германии за время Норвежской операции, не считая потерь при транспортировке войск морем. Английская эскадра, возглавлявшаяся авианосцем «Глориес», потеряла 1515 человек (немецкие потери в Норвегии составили 1317 человек убитыми). Выступая в в палате общин, Черчилль имел все основания призвать англичан отомстить за гибель своих моряков. Однако все их попытки отплатить немцам полностью провалились! 11 и 13 июня 1940 года немецкая эскадра подверглась нескольким ударам английской бомбардировочной авиации.

Результаты этих налетов свелись к попаданию в «Шарнгорст» одной-единственной 240-килограммовой бомбы, которая к тому же не взорвалась. При этом было сбито 8 английских бомбардировщиков.

Как уже говорилось, военно-морские силы Германии по своей численности были весьма слабыми. К тому же в их организации было очень много существенных недостатков и самым главным являлось то, что командование флотов параллельно подчинялось двум штабным инстанциям, ведавшим оперативными вопросами: штабу оперативного руководства войной на море и командованию той или иной группы военно-морских сил. Это приводило к частым трениям и столкновениям по самым различным вопросам. Летом 1940 года эти трения и разногласия приняли наиболее острый характер. Служебные неприятности и постоянная забота

о будущем флота настолько подорвали силы командующего флотом<sup>1</sup>, что он подал рапорт об освобождении его от занимаемой должности по состоянию здоровья. Его преемником стал вице-адмирал Люггенс.

Два дня спустя — 20 июня 1940 года — оба линкора снова вышли в море. «Шарнгорст», отбив атаки английской авиации, взял курс на Ставангер, чтобы оттуда направиться в Германию для капитального ремонта. «Гнейзенау» пошел на запад, имея задачу провести рейд, для которого трудно указать какие-либо разумные основания. На выходе из шхерного фарватера он был торпедирован английской подводной лодкой. Имея значительную пробоину в носовой части, 28 июня и этот линкор был вынужден стать на ремонт в одном из немецких портов.

### НЕУДАЧНЫЕ КОНТРОМЕРПРИЯТИЯ АНГЛИИ

Для борьбы с транспортировкой немецких войск и вооружения морем англичане направили в проливы Каттегат и Скагеррак, а также к западному побережью Норвегии значительное количество подводных лодок и самолетов. Израсходовав большое число бомб, торпед и мин, они добились некоторых результатов, однако решительного влияния на ход событий оказано не было. Никаких особых успехов не добились и высланные в Скагеррак 3 французских эсминца типа «Фантаск».

В Норвежской операции с немецкой стороны участвовали 270 транспортов и около 100 рыбацких моторных судов общей грузоподъемностью до 1,2 млн. брт. Из этого количества противнику удалось потопить примерно 100 тыс. т, причем значительная часть людей и вооружения с потопленных судов была спасена. Общие потери в личном составе достигли 2375 человек.

Авиация и подводный флот противника также понесли во время боевых действий у берегов Норвегии чувствительные потери. Немцами было официально объявлено о 19 потопленных английских подводных лодках, однако эта цифра явно преувеличена. Дело в том, что о потоплении той или иной подводной лодки с полной уверенностью можно говорить лишь в самых редких случаях. И уж не так-то просто представить фуражку командира подводной лодки противника в качестве вещественного доказательства! В действительности же было потоплено всего лишь 6 английских подводных лодок. Одна из них — подводный минный заградитель «Сиил», — подорвавшись на mine в проливе Каттегат, была затем атакована 2 немецкими гидросамолетами. Командир подводной лодки выбросил белый флаг и был принят на борт одного из гидросамолетов. Второй гидросамолет вызвал к месту происшествия действовавший поблизости немецкий катер-охотник. Английскую подводную лодку удалось отбуксировать в ближайший немецкий порт. Со своей стороны немцы во время Норвежской операции потеряли 4 подводных лодки.

10 июня 1940 года Норвежская операция была завершена. В итоговой сводке немецкого верховного главнокомандования относительно действия германского флота говорилось следующее:

«Смело используя свои корабли, личный состав немецкого военно-морского флота выполнил поистине трудную задачу. Вдали от своих баз, на виду у превосходящих сил английского флота немецким морякам удалось достичь больших успехов в проведении десантных операций в ряде портов Норвегии, защищенных тяжелыми береговыми батареями.

Военно-морской флот, действуя внезапно и умело, обеспечил проведение морских перевозок огромного масштаба: в районы военных дей-

<sup>1</sup> Речь идет об авторе.— Прим. перев.

ствий непрерывным и мощным потоком были переброшены войска и предметы снабжения общим объемом в 2,3 млн. *брт*. Выполнить свои задачи немецким морякам не помешали ни наличие постоянной угрозы со стороны значительно более мощных сил английского надводного флота, ни присутствие здесь большого количества подводных лодок противника.

Успехи военно-морского флота приобретают еще большее значение, если учесть, что некоторая часть портов высадки расположена поблизости от английских портов и что немецкому военно-морскому флоту пришлось действовать в ограниченных водных пространствах Каттегата и Скагеррака. Экипажи немецких торговых судов, участвуя в операции, показали такую же решимость и готовность к риску, как и кадровые военные моряки, выполнив вместе с ними возложенную на немецкий флот задачу».

После окончания Норвежской операции военно-морской флот Германии осуществил ряд мероприятий, направленных на облегчение положения оккупированной страны. Большую роль в этом деле сыграл командующий немецкими военно-морскими силами в Норвегии адмирал флота Бём. Он всячески старался смягчить тот произвол в управлении страной, который творил назначенный туда немецкий рейхскомиссар<sup>1</sup>. К сожалению, старания Бёма не увенчались успехом: несмотря на обоснованность и целесообразность предлагавшихся им мер, Гитлер не захотел снять с поста своего ставленника, которого он причислял к категории «старых соратников».

#### ОПЕРАЦИЯ «ЗЕЕЛЕВЕ»

В период описываемых выше событий на море на сухопутных фронтах происходили большие сражения. Бельгия, Голландия и вся северная часть Франции были заняты немецкими войсками в ходе решительного и мощного наступления. 4 июня 1940 года пал Дюнкерк, и английские сухопутные войска с тяжелыми потерями в людях и технике были отброшены за Ла-Манш. Эвакуации Британского экспедиционного корпуса из Франции сопутствовала тихая погода; однако своим успешным завершением она во многом обязана поддержке английской авиации и флота. В проведении эвакуации англичане использовали 861 судно самых разнообразных типов и классов. Из этого количества было уничтожено 243 судна, в том числе 34 военных корабля (самыми крупными из них были эсминцы). Из Дюнкерка до Британских островов сумело добраться около 339 тыс. англичан и французов, кроме того, 136 тыс. англичан и 20 тыс. поляков были перевезены в Англию из других портов северного побережья Франции. В порты захваченного немецкими войсками побережья было сразу же перебазировано несколько флотилий торпедных катеров, которые в ходе дальнейших боевых действий потопили 6 эсминцев, 2 подводные лодки, вспомогательный крейсер и 2 транспорта противника. Ограниченное участие немецкого флота в событиях на Западе объясняется в первую очередь тем, что большее количество немецких военных кораблей находилось в ту пору в водах Норвегии, ведя здесь тяжелые и не всегда успешные для них бои с противником.

Еще и сегодня остается неразрешенным вопрос о том, могли ли немцы предпринять после Дюнкерка немедленную высадку десанта на Британские острова. Рассматривая этот вопрос с деловой точки зрения, следует сказать, что такой возможности у немцев не было. Несмотря на

<sup>1</sup> Рейхскомиссаром Германии в Норвегии был назначен 24 апреля 1940 года Иозеф Тербовен, бывший до этого гаулейтером Вестфалии. — *Прим. ред.*

организацию главного штаба германских вооруженных сил, никаких конкретных мероприятий по предварительной подготовке к десантированию проведено не было. Когда же возникала практическая необходимость в организации оперативного взаимодействия всех трех видов вооруженных сил, как это имело место во время захвата Норвегии, то для этой цели приходилось спешно создавать особый штаб, который, проделав определенную работу, прекращал свое существование.

Кроме того, немцам не хватало транспортных средств, необходимых для немедленной переброски в Англию своих дивизий вместе с их боевой техникой. Для проведения подобной десантной операции немецкой авиации и флоту следовало бы установить свое господство не только у берегов Германии, но и над большей частью Северного моря, над Ла-Маншем и даже над южной частью Англии. Добиться господства в воздухе на такой большой территории, несмотря на все усилия, немцы не могли. Порты для выгрузки десанта на побережье Англии нужно было захватывать силами флота, а также силами парашютных и посадочно-десантных войск. Все эти три элемента были совершенно необходимы для достижения успеха, а между тем все они имелись в явно недостаточном количестве. К тому же оба немецких линкора, участвовавшие в Норвежской операции, получили большие повреждения и вынуждены были на несколько месяцев уйти в ремонт. Впрочем, если бы даже эти боевые корабли и находились в полной боевой готовности, они все равно не смогли бы ничего сделать против подавляющего превосходства англичан на море. Никогда нельзя забывать одного важного обстоятельства, заключающегося в том, что любые мимолетные успехи, которых одной воюющей стороне посчастливилось достичь в результате использования момента внезапности, еще далеко не обеспечивают завоевания господства на море или в воздухе, а без этих предпосылок все разговоры о десантных операциях стратегического масштаба остаются пустым разглагольствованием. Рассчитывать на выгрузку тяжелого вооружения с обычных судов на не подготовленное к этому побережье — значит тешить себя несбыточной мечтой.

Итак, к высадке десанта на территории Англии нужно было тщательно готовиться. Приказ о начале планирования операции «Зеелёве» (вторжение в Англию) был отдан 2 июля 1940 года. Как в самой Германии, так и в оккупированных ею районах были реквизированы все мало-мальски пригодные морские и даже речные суда. Сосредоточив все эти суда в портах Бельгии и Северной Франции, немцы стали оборудовать их десантными трапами и приспособлять к преодолению небольших переходов при сравнительно спокойном состоянии моря. Судостроительной промышленности был сделан заказ на постройку десантных самоходных барж, однако до середины октября их было изготовлено весьма немного.

В войсковых частях, предназначенных для десантирования, были организованы и проводились учения по посадке на суда. Было подготовлено значительное количество мин для преграждения ими на время операции входа в пролив Ла-Манш с востока и запада. Формировалось несколько дополнительных соединений тральщиков и сторожевых судов, организовывались опорные пункты для подводных лодок и торпедных катеров. Все эти трудоемкие мероприятия планировалось закончить к середине августа. В этой связи нельзя не вспомнить об опыте десантных операций, накопленном впоследствии другими странами. Так, например, значительно более мощной промышленностью США и Англии понадобилось целых два года для того, чтобы полностью обеспечить проведение десантной операции в Нормандии; в ходе подготовки западных

союзников к высадке во Франции ими был использован и печальный опыт их неудавшейся высадки в районе Дьеппа, показавший им все трудности десантирования современных дивизий на берег, занятый противником.

К назначенному сроку (15 августа) приготовления к вторжению в Англию закончены не были! Пришлось перенести высадку сначала на 21 сентября, а затем и на несколько более позднее время, тем паче что немецкая авиация все еще никак не могла завоевать столь необходимое для успеха операции господство в воздухе. Время шло, наступала осень, и теперь уже сама погода поставила под сомнение выполнимость замысла немцев. К этому добавилось еще одно весьма важное обстоятельство: превосходство противника на море еще больше усилилось. Окончательно выяснилось, что попытка Геринга восполнить отсутствие господства на море господством в воздухе провалилась. Здесь была допущена одна грубая ошибка, вызванная своеволием Геринга: вместо ударов по объектам, расположенным в районе следования десантных судов и в районах высадки десанта, Геринг направил «свою» авиацию на Англию в целом, намереваясь склонить ее к заключению мира. В период так называемой «битвы за Лондон» немецкая авиация понесла большие потери. Выяснилось, что англичане в значительной мере уже преодолели свою отсталость в отношении качества самолетов и боевой выучки экипажей. О господстве в воздухе даже над районом Ла-Манша больше не могло быть и речи. В соответствии со сложившейся обстановкой в середине октября 1940 года операция «Зеелёве» была отменена. Часто говорят, что, несмотря на все трудности, вторжение в Англию могло быть успешным. Однако такое предположение весьма сомнительно, тем более если учесть, что время, затраченное немцами на подготовку операции, не пропало попусту и для англичан.

### ОБОРУДОВАНИЕ ЗАХВАЧЕННОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

После оккупации побережья Франции, Бельгии, Голландии, Дании и Норвегии немецкие моряки тотчас же принялись за работу. Нужно было восстановить и приспособить к новым потребностям все порты, верфи, склады, береговые укрепления и захваченные у противника суда. Большая часть береговых батарей была передана в ведение командования немецкой береговой артиллерии. Однако некоторые береговые укрепления, подвергшись реорганизации и перевооружению, перешли в подчинение командования артиллерии сухопутных сил.

Артиллерии береговой обороны нередко приходилось принимать участие в боях за Ла-Манш. Здесь в первую очередь следует упомянуть о тяжелых батареях, установленных на мысе Гри-Нэ. Дальнобойные орудия этих укреплений господствовали над проливом Па-де-Кале и подвергали обстрелу не только проходящие здесь английские конвои, но и отдельные объекты, расположенные на английском берегу. В связи с большими дистанциями стрельбы ни той, ни другой стороне не удавалось добиться сколько-нибудь значительных результатов. Еще в конце 1942 года англичане оборудовали свои береговые батареи радиолокационными артиллерийскими приборами, а начиная с лета 1943 года методы ведения огня стали еще более усовершенствованными и пролив сделался совершенно непроходимым для крупных судов.

По мере дооборудования французских портов туда перебрасывались не только торпедные катера, но также миноносцы и эсминцы. Они принимали посильное участие в войне на море. Взаимодействуя с торпедными катерами, эсминцы устанавливали минные заграждения у южного

побережья Англии, обеспечивали движение судов между портами, а также сопровождали суда — прорыватели блокады при выходе их в открытое море и при возвращении на свои базы. Одной из постоянных задач этих кораблей была борьба с английской авиацией. Немецкие эсминцы распространили свои действия вплоть до входа в Ирландское море. Были созданы и довольно значительные силы прикрытия, которые состояли главным образом из вооруженных артиллерией торговых судов. Их задачей была охрана немецких конвоев.

Преимущества, которые давала оккупация западно-французских и норвежских портов, больше всего использовали немецкие подводные лодки. Для ведения войны в Атлантике теперь отпала необходимость совершать длительные и опасные переходы через Северное море. В портах Бискайского залива и на побережье Центральной и Северной Норвегии были созданы прекрасно оборудованные и выгодно расположенные военно-морские базы. В их организации принимали активное участие военно-морское строительное ведомство и отряды организации Тодта. Базы подводных лодок располагали богатыми средствами управления, ремонта и снабжения; они были защищены надежными бетонными укрытиями, которые были способны обеспечить подводным лодкам полную безопасность от ударов с воздуха. На таких базах личный состав подводных лодок имел полную возможность спокойно отдохнуть после невероятно напряженного, дальнего боевого похода.

#### БОРЬБА АНГЛИЧАН С ФРАНЦУЗСКИМ ФЛОТОМ

В начале июля 1940 года, вскоре после заключения перемирия между Германией и Францией, мир стал свидетелем удивительного зрелища. Под предлогом того, что французский флот ни в коем случае не должен попасть в руки немцев, подошедшая 3 июля к североафриканскому порту Оран английская эскадра предъявила вице-адмиралу Жансулю ультимативное требование — перевести французские корабли в Англию для интернирования или же затопить их. Когда французский адмирал отклонил это требование, англичане открыли огонь. Французские линкоры «Дюнкерк», «Прованс» и «Бретань» были в результате этого сильно повреждены, а 2 современных эсминца оказались потопленными. Только линкору «Страсбург» с 5 эсминцами и небольшим количеством подводных лодок удалось с боем уйти в Тулон.

Некоторые корабли французского флота в это время находились в Египте, в частности в порту Александрии стояли: линкор «Лоррэн», 3 тяжелых крейсера, 1 легкий крейсер, а также несколько эсминцев и подводных лодок. Все они подверглись интернированию; команды были временно оставлены на кораблях, однако замки корабельных орудий и боевые головки торпед англичане конфисковали. Через два года французам пришлось полностью передать указанные корабли в распоряжение англичан.

8 июля 1940 года, во время нападения английского флота на французский порт Дакар, был сильно поврежден спущенный на воду перед самой войной французский линкор «Ришелье».

В сентябре того же года генерал де Голль при поддержке английского флота провел новый налет на Дакар; тем самым была сделана еще одна попытка установить во французских заморских владениях власть деголлевского правительства «Сражающейся Франции», созданного в Лондоне. Налет на Дакар оказался неудачным: натолкнувшись на упорное сопротивление линкора «Ришелье», береговых батарей и нескольких подводных лодок, англичане понесли большие потери. Были повреждены



2 английских линкора, тяжелый крейсер и несколько эсминцев, причем некоторым из них был причинен очень большой урон. Де Голль был вынужден отказаться от намеченной им десантной операции. В качестве ответного мероприятия самолеты правительства Виши дважды бомбардировали Гибралтар, правда результаты налетов оказались незначительными. Потерпев неудачу в районе Дакара, глава правительства «свободных французов» решил прочно обосноваться в Либревиле и Дуале (Экваториальная Африка).

Некоторую опасность для англичан представляли также и французские военно-морские силы, сосредоточенные на острове Мартиника (Вест-Индия). Находившимся здесь французским кораблям (авианосец «Беарн» и 2 крейсера) было категорически воспрещено выходить в море. Затем англичане организовали вокруг острова нечто вроде голодной блокады. Этот метод возымел действие, и летом 1943 года французский адмирал был вынужден уступить требованию англичан и сдать свои корабли.

К сожалению, политическое руководство Германии не сумело использовать то недовольство, которое было вызвано во Франции грубым поведением англичан к решению встававших перед ними проблем. Это неумение объясняется целым рядом причин. Во-первых, определенную роль здесь сыграли противоречия между Германией и Италией по вопросу об отношении к Франции; Муссолини не захотел отказываться от своих непомерных претензий. Во-вторых, немалое значение имела и неспособность Гитлера найти правильный подход к побежденным странам; это подтверждалось целым рядом других примеров (в Норвегии, на Украине, в Сербии и Прибалтике). И, наконец, в-третьих, это объясняется тем, что президент Рузвельт весьма ловко использовал дипломатические возможности, открывавшиеся перед США благодаря поддержанию хороших отношений с правительством Петэна. Это свело на нет все усилия, прилагавшиеся гросс-адмиралом Редером, — а именно он один и видел опасности, связанные с будущей высадкой союзников в Северной Африке, — к тому, чтобы предотвратить невыгодное для Германии развитие событий путем улучшения своих отношений с Францией и привлечения этой страны на свою сторону.

Гитлер занял при решении этой проблемы весьма близорукую и вряд ли достойную государственного деятеля позицию. Смысл ее был очень ясно высказан в одном из его заявлений. «Раз идет война, — говорил он, — кто-то должен расплачиваться за битую посуду». Исходя из этого, он отвергал все предложения облегчить положение завоеванных, или, как их было принято называть, «освобожденных» стран.

### ВСТУПЛЕНИЕ В ВОЙНУ ИТАЛИИ

Когда 10 июня 1940 года Муссолини объявил о вступлении в войну Италии, немцам представлялось, что теперь общая обстановка на море изменится в их пользу. Наконец-то Британская империя будет атакована в своих самых уязвимых местах! Численность итальянского военно-морского флота была довольно внушительной. Взаимодействуя с немецкой авиацией, этот флот при наличии энергичного и умного руководства мог бы добиться превосходства над действовавшими в Средиземном море силами английского флота и парализовать морские коммуникации противника в этом районе. Эти возможности с самого начала были использованы итальянцами далеко не полностью, и поэтому с течением времени положение здесь не только не улучшилось, но даже значительно ухудшилось.

С точки зрения качества боевой техники и подготовки личного состава кораблей итальянского флота уступали кораблям англичан. Правда, итальянцам удалось придать своим наиболее современным кораблям большую скорость, но это в значительной мере отразилось на их живучести. Учебные тренировки в итальянском военно-морском флоте проводились в мирное время, как правило, только при благоприятных условиях погоды, и это отрицательно сказалось на качестве боевой подготовки итальянских моряков. Экипажи не имели достаточной закалки для действий в суровых условиях боевой действительности.

Военно-морская авиация Италии также не была приспособлена к условиям военного времени; к тому же качество итальянских самолетов было довольно низким. Личный состав зачастую проявлял исключительную отвагу и героизм, но это не могло возместить имевших место серьезных недостатков. На примере Италии еще раз подтвердилась справедливость того положения, что всякая попытка обособить морскую авиацию от флота ведет лишь к роковым просчетам и в значительной мере осложняет общую обстановку.

Стратегическая обстановка на Средиземном море в большой степени определяется тем, в чьих руках находятся четыре основных географических пункта, расположенных на нем: Гибралтар, Мальта, треугольник Александрия — Суэц — Кипр и Дарданеллы. Первые три пункта находятся целиком во власти англичан. Дарданеллы не входят непосредственно в сферу владений Англии, тем не менее влияние англичан в Турции настолько сильно, что в конечном счете турки делают именно то, что наиболее отвечает интересам англичан. Одной из самых тяжелых ошибок, совершенных немцами, было то, что они не сумели осуществить захват острова Мальта. Этот остров следовало во что бы то ни стало вырвать из общей системы английских средиземноморских военно-морских баз, и притом не позднее лета 1942 года.

Если немцы хотели завоевать Египет и овладеть Суэцким каналом, то им нужно было сначала захватить Мальту, тем более что комбинированная операция морских, воздушных и сухопутных сил была уже подготовлена и, вне всякого сомнения, имела бы успех. Кроме того, необходимо было своевременно занять южное побережье Сицилийского пролива, то есть Тунис.

Вопрос об отмене операции против Мальты был решен Гитлером вопреки требованиям командования немецкого и итальянского флотов. Ни сам Гитлер, ни другие руководящие лица из главного штаба вооруженных сил Германии не могли понять того простого факта, что Средиземное море является не второстепенным, а *главным* театром военных действий. Тем читателям, которые захотели бы ознакомиться с этим вопросом более подробно, мы настоятельно рекомендуем книгу вице-адмирала К. Ассмана «Deutsche Schicksalsjahre»<sup>1</sup>. Конечно, при этом совершенно не обязательно думать, что с захватом Мальты была бы окончательно решена судьба всей Британской империи.

#### ОБОРОНА СВОИХ КОММУНИКАЦИЙ И БОРЬБА НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА

Война на Средиземном море началась с нападений итальянских подводных лодок на английские конвои. Через два дня после начала боевых действий в восточной части Средиземного моря был потоплен легкий крейсер англичан «Кэлипсо» и один танкер. Английская авиация

<sup>1</sup> «Годы, определившие судьбу Германии» (нем.).

и морской флот ответили на это ударом по укрепленному району Тобрук. В результате этого удара был тяжело поврежден устарелый итальянский броненосный крейсер «Сан-Джорджо» и потоплено несколько мелких боевых кораблей. В последующих событиях, когда в январе 1941 года англичане захватили Тобрук, крейсер «Сан-Джорджо» был затоплен экипажем корабля.

28 июня 1940 года группа английских крейсеров, столкнувшись западнее острова Крит с тремя итальянскими эсминцами, потопила флагманский корабль итальянцев «Эсперо». 9 июля 1940 года к югу от южного побережья Калабрии произошел первый крупный морской бой. Здесь возвращавшаяся с задания по переброске войск в Ливию итальянская эскадра под командованием адмирала Кампиони встретила с эскадрой англичан, которой командовал адмирал Каннингхэм. В состав итальянской эскадры входили 2 старых линкора, 7 тяжелых и 3 легких крейсера, 4 флотилии эсминцев. Английская эскадра (3 линкора, 1 авианосец, 3 крейсера и 12 эсминцев) направлялась к восточному побережью Сицилии. Бой начался безуспешным ударом самолетов-торпедоносцев, выпущенных с английского авианосца «Игл». С дистанции 26 км линкоры открыли артиллерийский огонь; при этом некоторые итальянские корабли получили незначительные повреждения. Затем в атаку пошли итальянские эсминцы, но успеха они не добились. Не дала результатов и вторичная атака английских самолетов-торпедоносцев. Несмотря на превосходство итальянских кораблей в скорости, адмирал Кампиони предпочел выйти из боя, отказавшись тем самым от возможности использовать свое превосходство в эсминцах для проведения ночных атак и уничтожения эскадры англичан.

Примерно в то же самое время 300 итальянских самолетов произвели налет на другую английскую эскадру, находившуюся в районе к югу от Балеарских островов. От этого налета не пострадал ни один английский корабль.

Утром 19 июля в Антикитирском проливе у острова Крит 2 итальянских крейсера столкнулись с легким крейсером англичан «Сидней» и флотилией эсминцев противника. Произошел короткий морской бой, в ходе которого был потоплен итальянский легкий крейсер «Коллеони». Еще один небольшой морской бой имел место в ночь на 12 октября 1940 года в районе восточнее острова Мальта. Здесь 4 итальянских эсминца и 3 миноносца атаковали боковое охранение одного из английских конвоев. Нападение было отбито, причем итальянцы потеряли 1 эсминец и 2 миноносца.

### ИТАЛИЯ НАЧИНАЕТ ВОЙНУ С ГРЕЦИЕЙ

Не согласовав предварительно своих действий с Гитлером, Муссолини в честолюбивой погоне за военными успехами двинул свои дивизии в Северную Грецию. Поскольку англичане в свою очередь высадили свои войска на Крите и в южной части Греции, то перед итальянским флотом встал ряд новых серьезных задач. В первое время итальянцы ограничились некоторой активизацией действий своих подводных лодок и авиации в Эгейском море, однако эти действия не принесли им сколько-нибудь заметных успехов.

Желая облегчить дальнейшие действия своего военно-морского флота, англичане, используя предрассветные сумерки, 12 ноября 1940 года провели внезапную бомбовую и торпедную атаку на 6 итальянских линкоров, стоявших на рейде у Таранто. В атаке приняли участие самолеты, поднятые в воздух с авианосца «Илластриес». Авианосец «Игл» не успел

подойти к своим кораблям в связи с неисправностью судовых механизмов, однако часть его самолетов была использована для усиления удара.

Эта атака явилась первым значительным успехом английских самолетов-торпедоносцев. Во время нее был тяжело поврежден один из двух самых современных итальянских линкоров — «Литторно»; не менее серьезный урон был причинен и двум более старым линкорам: «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур». После продолжительного ремонта первые два из упомянутых выше кораблей снова возвратились в строй. Что же касается третьего линкора, то он так и не был отремонтирован до самого конца войны.

В отличие от своих товарищей на Северном море английские летчики, действовавшие на средиземноморском театре, добились целого ряда серьезных успехов. С начала июля до середины сентября 1940 года в районе портов Тобрука, Бенгази, Триполи и Аугусты торпедами, бомбами и минами англичан было потоплено не менее 6 итальянских эсминцев. Еще один — 7-й по счету — итальянский эсминец погиб 21 октября во время атаки на английский конвой, шедший через Красное море. К концу 1940 года, то есть в течение первых шести месяцев после вступления Италии в войну, итальянский военно-морской флот потерял, не считая 7 указанных выше эсминцев, 19 подводных лодок, 4 миноносца и целый ряд других, более мелких боевых единиц.

Еще один морской бой, имевший место 22 ноября 1940 года близ мыса Теулада (южная оконечность острова Сардиния), также ничего не изменил в общей обстановке. Через 6 месяцев после начала войны на Средиземном море силы итальянского флота оказались уже сильно подорванными, и Англия получила возможность почти беспрепятственно проводить свои конвои через все Средиземное море и значительно потеснить противника на его морских коммуникациях.

### ДЕЙСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1940 году

В первый год войны в сферу действий немецких подводных лодок входили только Северное море, подходы к западному побережью Англии и пролив Ла-Манш. С лета 1940 года благодаря использованию немцами французских портов Бискайского залива им удалось распространить действия своих подводных лодок далее на юг, примерно до широт Гибралтара. В октябре 1940 года командующий немецким подводным флотом контр-адмирал Дениц провел первые опыты по централизованному использованию «стай» подводных лодок. Первоначальные попытки подводников действовать группами были сделаны в западной части Средиземного моря еще на заключительном этапе первой мировой войны. Большого положительного результата эти попытки, правда, не дали, поскольку радиосвязь работала тогда еще недостаточно надежно и четко. Не дали удовлетворительных результатов и опыты по централизованному управлению подводными лодками непосредственно из района боевых действий, когда один из командиров подводных лодок (обычно, старший по званию) должен был, не имея достаточных сведений об общей обстановке, руководить действиями своих товарищей. С течением времени технические несовершенства лодок были преодолены, и теперь командующий подводным флотом получил возможность лично управлять той или иной группой подводных лодок с командного пункта, расположенного на суше.

Новая тактика была первоначально проверена на небольших группах подводных лодок (2—4 лодки) и сразу же оправдала себя. В 1940 году количество подводных лодок, ежедневно находившихся в море, не превышало соответствующей цифры, относящейся к 1939 году, и составляло

примерно 13 лодок. Тем не менее в 1940 году общий объем потопленного тоннажа был доведен до 2,2 млн. т. В эту цифру входят и суда, потопленные итальянскими подводными лодками (около 0,1 млн. т). За первый год войны со стапелей сошло 50 новых подводных лодок, однако значительную часть из них пришлось использовать для учебных целей. Потери подводного флота были сравнительно небольшими; в среднем они составляли 2—3 лодки в месяц.

Из наиболее отличившихся в этот период экипажей следует назвать экипаж подводной лодки капитан-лейтенанта Кречмера, на боевом счету которого числилось, согласно донесениям, 252 тыс. т потопленных судов, в том числе 2 вспомогательных крейсера и 1 эсминец. Хороших результатов добились и экипажи подводных лодок капитан-лейтенанта Шепке, потопившего 208 тыс. т, и капитан-лейтенанта Прина, который имел на своем боевом счету 202 тыс. т потопленных торговых судов, не считая успехов, достигнутых во время налета на английскую военно-морскую базу Скапа-Флоу.

Возможности немецкого подводного флота в 1939—1940 годах значительно снижались из-за плохого качества торпед, что было обнаружено уже в ходе боевых действий (аналогичные недостатки наблюдались и в военно-морском флоте США). Торпеды не всегда держали заданную глубину; часто отказывало механическое зажигание боевой головки, работавшее от грейферного механизма. Однако, пожалуй, самым серьезным недостатком торпед и мин была полная непригодность магнитных взрывателей при действиях подводных лодок и постановка мин в полярных широтах. Это объяснялось сильным уменьшением напряженности поля в этих районах. Часто случалось и так, что взрыватель мины или торпеды срабатывал не в момент нахождения ее под целью, а с опережением или запозданием. Указанные выше недостатки торпед позволили противнику сохранить в целости много боевых кораблей и торговых судов общим водоизмещением в несколько сот тысяч тонн. Кроме того, в некоторых случаях, как например под Нарвиком, эти недостатки значительно уменьшали эффективность действий подводных лодок при столкновении их с боевыми кораблями противника.

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1941 году

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ О ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛАХ ВОЮЮЩИХ СТРАН  
(к моменту их вступления в войну)

	Италия	СССР	Финляндия	Греция	Югославия	Румыния
Линкоры . . . . .	6	3	—	—	—	—
Авианосцы . . . . .	—	—	—	—	—	—
Тяжелые крейсера . . . . .	8	4	2*	1	—	—
Легкие крейсера . . . . .	14	5	—	—	1	—
Эсминцы . . . . .	62	31	—	10	4	4
Миноносцы . . . . .	65	19	—	13	6	3
Подводные лодки . . . . .	118	156	5	5	3	1
Торпедные катера . . . . .	73	120	7	2	8	3

\* Тихоходные броненосцы береговой обороны.

### НЕМЕЦКИЕ ЛИНКОРЫ В АТЛАНТИКЕ

Когда «Гнейзенау» и «Шарнгорст» вышли из ремонта, штаб оперативного руководства войной на море принял решение использовать оба линкора для действий на морских коммуникациях противника в Атлантическом океане. К этому времени упорная борьба с торговыми судами противника на всех морях и океанах принесла немцам определенные успехи. В ней наряду с подводными лодками участвовали броненосец «Адмирал Шеер», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и целый ряд вспомогательных крейсеров. Данный вид боевых действий вполне соответствовал общей обстановке на море: удары наносились по тыловым коммуникациям державы, владения которой разбросаны по всему миру. Они заставляли Англию распылать свои силы и средства по всем морям и океанам. Для защиты торгового судоходства в Атлантике англичане были вынуждены выделять не только мелкие боевые корабли, но даже линкоры и крейсера наряду с огромным количеством авиации. Это приводило к тому, что на многих театрах военных действий англичане стали испытывать острую нехватку в кораблях и самолетах. Вначале это случилось на Средиземном море, а затем и на Дальнем Востоке. Не хватало англичанам и боевых средств для организации решительной борьбы с немецкими и итальянскими подводными лодками.

Старинная мудрость гласит: «Если бить по корням, дерево упадет само». Эта простая истина, по-видимому, не была усвоена немецким верховным главнокомандованием. В противном случае немецкая авиация

поддерживала бы действия своего военно-морского флота значительно энергичнее, чем это было на самом деле.

23 января 1941 года оба немецких линкора под командованием самого адмирала Лютьенса вышли из Килия. Линкорам снова удалось незаметно для противника выйти в Северное море. Но первая попытка прорваться в открытый океан окончилась неудачей: восточнее Исландии немецкие линкоры натолкнулись на английские сторожевые корабли. К счастью, линкоры не были обнаружены; они ушли на север и через несколько дней через Датский пролив беспрепятственно вышли в намеченный район операций. Именно в это время здесь шел курсом на восток английский конвой, в составе которого был один линкор. Точно придерживаясь полученных от штаба инструкций, адмирал Лютьенс и на сей раз уклонился от встречи с противником. В течение последующих недель рейдерам удалось перехватить на линии Халифакс (Канада) — Ливерпуль (Англия) 5 отдельных торговых судов, следовавших без охраны; все они, разумеется, были потоплены. Затем, взяв курс на юго-восток, немецкие линкоры вышли в центральную часть Атлантического океана. В районе между Азорскими островами и мысом Зеленым в это время находился английский конвой, в составе которого шел один линкор. Сблизившимся с этим конвоем немецким подводным лодкам удалось потопить 5 судов. Уничтожив еще одно торговое судно, шедшее без всякой охраны, немецкие линкоры вновь повернули на север. К середине марта они снова вернулись на трассу Халифакс — Ливерпуль. Здесь в течение небольшого промежутка времени ими было последовательно потоплено или захвачено 16 судов противника. На захваченные суда были назначены специальные призовые команды, которые и привели эти суда в Германию. 22 марта 1941 года оба линкора, потопив и захватив торговые суда противника общей грузоподъемностью 107 тыс. т, прибыли в военно-морскую базу Брест. Здесь им пришлось задержаться на весьма продолжительный срок.

Немецкое командование явно недооценивало растущую мощь английской авиации. Вместе с тем оно не понимало и невыгодности пребывания немецких тяжелых кораблей в Бресте, ибо там линкоры постоянно подвергались сильным и внезапным ударам с воздуха. Эти налеты англичан причиняли немецким кораблям все новые и новые повреждения, в силу чего линкоры буквально не выходили из ремонта. После одного из таких налетов линкор «Шарнгорст» был перемещен в порт Лапалис близ Ла-Рошели. Это, однако, не внесло в обстановку никаких существенных изменений: через несколько дней после перебазирования линкора английские летчики снова нашли его и атаковали. 5 бомб легли в цель, и линкор был вынужден стать на длительный капитальный ремонт. К концу 1941 года оба немецких линкора все еще находились в устроенной англичанами «авиационной западне».

«Адмирал Шеер» (командир корабля — капитан 1 ранга Кранке) вышел из Готенхафена 27 октября 1940 года, имея задачу вести борьбу с торговым флотом противника. Используя слабую видимость и бурное состояние моря, корабль миновал Датский пролив незаметно для англичан. 5 ноября бортовой самолет броненосца обнаружил к югу от Гренландии конвой противника в составе 28 судов. Немецкий корабль пошел на перехват; во время сближения с конвоем немцы вдруг заметили идущее без всякого сопровождения быстроходное судно противника. Несколько выстрелов... и судно, не успев даже ничего передать по радио, идет ко дну. Командир вражеского конвоя, опознав приближающийся немецкий корабль, пытается спасти свои суда и ставит дымовую завесу; одновременно всему составу каравана отдается приказ разойтись в разные стороны. Флагманское судно английского конвоя — вспомогательный крейсер

«Джервис Бэй» водоизмещением 16 тыс. т — мужественно защищает себя и других, но и его постигает та же участь, что и потопленное ранее быстроходное судно. Среднекалиберная артиллерия немецкого рейдера быстро расправляется и с другими судами конвоя. По сообщениям немцев, всего на этот раз было потоплено 11 судов, кроме того, на 3 возникли пожары. Полностью уничтожить конвой немцам не удалось в связи с наступлением ночи. По имеющимся английским данным, в этом бою немецким кораблем было потоплено только 5 судов.

После боя с конвоем «Адмирал Шеер» взял курс на юг. Встретившийся ему военный танкер «Нордмарк» пополнил его запасы горючего и боеприпасов. В районе Малых Антильских островов броненосцем был пущен ко дну английский грузовой пароход, шедший из Новой Зеландии. В самый последний момент он успел передать сообщение по радио, которое было транслировано дальше американским военным кораблем, что явилось нарушением нейтралитета со стороны США. Немецкий корабль перенес свои действия в восточную часть Атлантики, где ему снова посчастливилось потопить одно британское судно и захватить невредимым другое — рефрижераторный пароход «Дюкеза». Имевшийся на нем груз яиц и мяса позволил улучшить питание экипажа в дни рождественских праздников. Часть продуктов была передана на немецкий вспомогательный крейсер «Тор»; некоторое количество продовольствия было выделено в виде дополнительных рационов экипажам немецких судов, пытавшихся в это время прорваться в Германию.

В январе близ острова Святой Елены немецким рейдером было потоплено еще 3 парохода, а затем «Адмирал Шеер» ушел из Атлантики в Индийский океан. К востоку от острова Мадагаскар броненосец встретился с немецким вспомогательным крейсером «Атлантис», захватившим незадолго до этого танкер противника. Горючее с этого танкера было перекачено в цистерны обоих немецких кораблей, а сам он с высаженной на него немецкой призовой командой был отправлен в один из портов Германии. При досмотре встреченного в этом районе нейтрального греческого судна, шедшего с грузом медикаментов, посланных Греции американским Красным Крестом, в перевязочных материалах были обнаружены пулеметные замки, а в глубине трюмных помещений — различное другое вооружение. В этом же районе было остановлено и еще одно судно, шедшее под американским флагом, но на деле оказавшееся канадским. Обоим этим судам пришлось закончить свой путь на дне моря. Потопив в Индийском океане еще одно, уже четвертое по счету, судно, немецкий рейдер, выполняя полученный приказ, взял курс к берегам родины. Обратный путь прошел довольно спокойно без всяких столкновений с противником. После 5½-месячного плавания «Адмирал Шеер» снова вошел в Киль. На его мачте развевался 21 выпел: 21 судно противника общей грузоподъемностью 152 тыс. т было потоплено немецкими моряками. И если даже фактическое количество судов, потопленных при встрече с английским конвоем 5 ноября, было несколько меньше (в условиях начавшихся сумерек было трудно определить точные результаты боя), то все равно описанный выше поход немецкого броненосца явился образцом рейдерской операции.

30 ноября 1940 года тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» под командованием капитана 1 ранга Мейзеля покинул территориальные воды Германии, выйдя из устья Эльбы. Не встретив ни одного корабля противника, крейсер проник через Датский пролив в Северную Атлантику. Однако здесь, на обычно весьма оживленной трассе, немецкому рейдеру не удалось перехватить ни одного судна. Лишь в 700 милях к западу от мыса Финистерре немецкий корабль встретился с английским конвоем, в составе которого были тяжелый крейсер «Беруик» и два легких крейсера.



Произошла короткая и не приведшая ни к каким результатам перестрелка. «Адмирал Хиппер» быстро оторвался от противника, поскольку подобные столкновения не входили в его задачу. В конце декабря 1940 года после потопления одного английского судна, шедшего без охраны, немецкий крейсер вошел в Брест. Пробыв в этой негостеприимной гавани около пяти недель, корабль снова вышел в море для продолжения рейда. Вскоре им было перехвачено еще одно судно противника, следовавшее без охранения; затем близ Азорских островов «Адмирал Хиппер» обнаружил большой караван из 19 судов, также не имевший никакой охраны; 7 судов из состава каравана были пущены ко дну. После этого немецкий корабль возвратился в Брест для пополнения запасов горючего и проведения текущего ремонта. В середине марта «Адмирал Хиппер» был отозван назад в Германию, и 1 апреля 1941 года бросил якорь в Киле.

### БОЕВЫЕ РЕЙДЫ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ КРЕЙСЕРОВ

Немецкие вспомогательные крейсеры, выходя на задание, маскировались, как правило, либо под торговые суда нейтральных стран, либо даже под суда противника. На них скрытно размещалась артиллерия среднего калибра; обычно это были 4—6 современных 150-мм орудий, а иногда рейдеры вооружались даже торпедными аппаратами и разведывательными самолетами. Все свободное место на таких кораблях было занято горючим, продовольствием и другими запасами, необходимыми для многомесячного непрерывного плавания. Радиоаппаратура современного типа обеспечивала рейдеров надежную связь с Германией и подслушивание вражеских переговоров. В случае необходимости вспомогательные крейсеры могли получать дополнительное снабжение со специально оборудованных для этой цели крупных и быстроходных судов, посылаемых в районы действия рейдеров штабов оперативного руководства войной на море. На должность командиров вспомогательных крейсеров подбирались наиболее смелые и находчивые офицеры, способные обмануть любого противника. От командира вспомогательного крейсера требовалось также отличное умение руководить подчиненными, притом не только в чисто военном смысле слова, нет — командиру вспомогательного крейсера приходилось быть и другом и советчиком каждого из вверенных ему людей. Общее руководство действиями вспомогательных крейсеров и специальных судов снабжения осуществлял непосредственно штаб оперативного руководства войной на море.

Первый немецкий вспомогательный крейсер вышел в море еще в марте 1940 года под командованием капитана 1 ранга Рогге. Это был пароход «Атлантис» (бывший «Гольденфельс») водоизмещением 8 тыс. т. В мирное время он начал принадлежал пароходной компании «Ганза». Свое рейдирование он начал с того, что установил минные заграждения на подходах к южноафриканским портам. В течение последующих полутора лет вспомогательный крейсер потопил в Атлантике и Индийском океане 22 торговых судна общей грузоподъемностью 144 тыс. т. Во время возвращения на родину «Атлантис» был перехвачен и потоплен в Южной Атлантике английским тяжелым крейсером «Девоншир». Команда вспомогательного крейсера перешла в спасательные шлюпки, которые, однако, не были подобраны англичанами, опасавшимися нападения немецких подводных лодок даже в этих отдаленных океанских просторах. Оставленная на произвол судьбы команда «Атлантиса» была подобрана немецким пароходом, прорывавшимся в Германию с Дальнего Востока. Этот пароход в свою очередь также подвергся нападению и был потоплен англичанами. На спасательных шлюпках оказались теперь экипажи це-

лых двух немецких судов. К счастью, к месту происшествия удалось вызвать по радио несколько немецких подводных лодок. В конце декабря 1941 года после более чем 650-дневного непрерывного пребывания в море почти весь состав команды вспомогательного крейсера «Атлантис» прибыл в один из западнофранцузских портов на немецких и итальянских подводных лодках.

В апреле 1940 года под командованием капитана 2 ранга Вейера вышел в отведенный ему район действий вспомогательный крейсер «Орион» (бывший «Кумарк» грузоподъемностью 8 тыс. т, принадлежавший до войны компании «Гапаг»). Первоначально он должен был рейдировать в Индийском океане, но вскоре пришел приказ о его переходе к берегам Австралии. Районом его действий стала южная часть Тихого океана. Близ портов Новой Зеландии им были установлены минные заграждения, явившиеся поводом для разных панических слухов среди англичан и причиной гибели многих судов противника. После плавания, продолжавшегося 505 дней, вспомогательный крейсер благополучно вернулся на базу, имея на своем боевом счету до десятка потопленных судов общей грузоподъемностью 80 тыс. т.

Еще через месяц, в мае 1940 года, вышел в море вспомогательный крейсер «Виддер» (бывший «Неймарк», 8 тыс. т) под командованием капитана 1 ранга фон Руктешелля. Действуя в Северной Атлантике, немецкий корабль потопил суда общим тоннажем 55 тыс. т. В конце октября 1940 года рейдирование пришлось прервать в связи с серьезными неполадками в судовых механизмах.

В июне 1940 года был выслан в океан вспомогательный крейсер «Тор», обслуживавший до войны ольденбургско-португальскую пароходную линию и именовавшийся «Санта Круз». До того как стать вспомогательным крейсером, этот пароход грузоподъемностью 4 тыс. т занимался перевозкой бананов. В течение более 10 месяцев рейдеру под командованием капитана 1 ранга Кэлера удалось потопить в южной части Атлантического океана более десятка судов противника общим тоннажем около 100 тыс. т. Два крупных английских вспомогательных крейсера были обращены рейдером в бегство, а вспомогательный крейсер противника «Вольтер», 13 345 т, был пущен немцами ко дну. В конце апреля 1941 года «Тор» вернулся на родину. Здесь его командиром был назначен капитан 1 ранга Гумприх, которому во время следующего похода удалось потопить в Тихом океане несколько судов, тоннаж которых составил 56 тыс. т. Затем вспомогательный крейсер стал на ремонт в доке одного из японских портов. Рядом с ним ремонтировался японский танкер, на котором 30 апреля 1942 года произошел сильный взрыв газов. Взрыв оказался настолько мощным, что на куски был разорван не только сам танкер, но и немецкий вспомогательный крейсер «Тор».

По сравнению с другими командирами вспомогательных крейсеров наибольших успехов добился мужественный капитан 1 ранга Крюдер, бороздивший моря и океаны в течение более года на своем вспомогательном крейсере «Пингвин», 8 тыс. т. До войны этот пароход назывался «Кандельфельс» и принадлежал пароходной компании «Ганза». «Пингвин» установил минные заграждения на подходах к некоторым австралийским портам. В этом районе, а также в Антарктике, Южной Атлантике и Индийском океане им были потоплены или захвачены и отосланы в немецкие порты с призовыми командами суда противника общей грузоподъемностью 180 тыс. т. В дальнейшем «Пингвин», нарвавшись на английский крейсер «Корнуэл», погиб в неравном бою вместе со всей своей командой. Захваченные немцами в Антарктике призовые суда — две плавучие базы китобойного флота и 12 китобойных судов — были благопо-

лучно доведены до портов западного побережья Франции и явились для Германии весьма ценной военной добычей.

Исключительных успехов в борьбе на коммуникациях противника добился также и небольшой (3 тыс. т) пароход «Эмс». После передачи его в распоряжение штаба оперативного руководства войной на море ему было дано новое название «Комет», а во главе его поставлен капитан 1 ранга Эйссен. Этот вспомогательный крейсер прошел весь Северный морской путь и вышел в Тихий океан через Берингов пролив.

За свое плавание, продолжавшееся около 17 месяцев, немецкий рейдер «Комет» потопил суда, тоннаж которых составил 65 тыс. т. В южной части Тихого океана он обстрелял портовые сооружения острова Науру, где производилась добыча фосфатов, а близ новозеландских портов установил несколько минных заграждений. После непродолжительного рейда в направлении Антарктиды вспомогательный крейсер начал борьбу с судами противника в Индийском океане. В конце ноября 1941 года корабль благополучно возвратился в один из немецких портов.

На «Комет» был назначен другой командир, и вспомогательный крейсер снова вышел в поход. 14 октября 1942 года, вскоре после полуночи, близ мыса Ла-Хаг (французское побережье Ла-Манша), он был потоплен английским торпедным катером. Вся команда немецкого рейдера погибла вместе со своим кораблем.

Подобно первому плаванию вспомогательного крейсера «Комет», единственной в своем роде оказалась и заключительная часть рейда вспомогательного крейсера «Корморан». Ранее этот пароход назывался «Штейермарк» (9,5 тыс. т) и принадлежал компании «Гапаг». После своего превращения во вспомогательный крейсер он стал использоваться для борьбы с торговым флотом противника в центральной части Атлантического океана, а также в Индийском океане (он вышел в море в начале декабря 1940 года), где под руководством командира корабля капитана 2 ранга Детмерса были потоплены суда противника общей грузоподъемностью 56 тыс. т. Поставив у берегов Индии минные заграждения, «Корморан» направился в австралийские воды, где 19 декабря 1941 года столкнулся с легким крейсером «Сидней». Команда этого австралийского корабля пережила, вероятно, много неприятных минут, когда безобидный на вид торговый пароход внезапно сбросил свою маскировку и начал сыпать «Сидней» 150-мм снарядами. Дистанция стрельбы составляла всего 1100 м, и первый же залп принес немцам большой успех: на крейсере был полностью разрушен командирский мостик. Почти одновременно одна из выпущенных немцами торпед образовала пробойную в носовой части крейсера; его передние 150-мм орудийные установки вышли из строя. Все остальные торпеды своей цели не достигли, но один из последующих залпов орудий «Корморана» снова накрыл вражеский крейсер; снарядами были уничтожены бортовой самолет и все корабельные шлюпки. Крейсер «Сидней» резко осел на нос и затем, окутанный густым облаком дыма, пошел ко дну, унося с собой всю свою команду. Тяжелые повреждения получил и сам «Корморан»; вспыхнувший на нем пожар потушить не удалось, и тогда команда сама затопила его, пересев в спасательные шлюпки. Многие из членов команды добрались до берега и были взяты в плен.

Бывш.я польский пароход «Бильско» (8 тыс. т) был переоборудован в вспомогательный крейсер «Михель». Он предназначался для рейдирования в Тихом океане. Во время пребывания корабля в Японии его командир тяжело заболел, и на его место пришлось назначить капитана 1 ранга Гумприха. Вспомогательный крейсер за время рейда успел потопить несколько судов общим тоннажем в 60 тыс. т. 17 октября 1943 года,

возвращаясь из Японии, «Михель» был выслежен американской подводной лодкой «Тарпон» и погиб от ее торпеды.

Перечень немецких вспомогательных крейсеров можно закончить пароходом «Штир», принадлежавшим ранее Атласской компании. Действуя в центральной части Средиземного моря, этот рейдер (5 тыс. т) потопил несколько судов противника общей грузоподъемностью до 26 тыс. т. Во время боя с хорошо вооруженным американским пароходом «Гарри Гопкинс» «Штир» получил такие тяжелые повреждения, что команде пришлось его затопить. На помощь команде затопленного рейдера пришел прорыватель блокады «Танненфельс», взявший ее на борт и доставивший ее 27 сентября 1942 года в порт Руайан (устье Жиронды).

В общей сложности немецкие вспомогательные крейсера сумели потопить 136 военных и торговых судов противника водоизмещением 850 тыс. брт. В качестве вспомогательных крейсеров, правда на очень небольшой промежуток времени, были использованы и другие суда. Так, например, бывший английский пароход «Спейбэнк», переименованный в «Доггербанк», имел в качестве основной задачи прорыв морской блокады и достижение берегов Японии. Однако в ходе прорыва блокады он был использован и в качестве вспомогательного крейсера для установки минных заграждений на подходах к Кейптауну и у мыса Игольного (Южная Африка).

### ДЕЯВИЯ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Как мы уже говорили, целеустремленная борьба с торговым флотом противника, ведшаяся в 1941 году надводными кораблями, дала весьма хорошие результаты. Как и в предыдущем году, в этой борьбе немалое участие принимали и подводные лодки. Немецким и итальянским подводным лодкам удалось уменьшить общий тоннаж флота противника на целых 2,2 млн. т; из этого количества примерно 0,2 млн. т падает на долю итальянских подводных лодок.

Немецкие судостроительные верфи постоянно увеличивали выпуск новых подводных кораблей; за второй год войны с их стапелей сошло около 200 подводных лодок. Среднее количество лодок, находившихся в море ежедневно, поднялось в 1941 году до 25, то есть стало вдвое большим, чем в 1939—1940 годах. Общий же объем потопленного тоннажа противника увеличился несколько меньше чем вдвое; это отставание объяснялось возросшей мощью английской авиации, которая сумела оттеснить немецкие подводные лодки от берегов Европы в открытый океан. Искать конвои на просторах Атлантического океана стало подводникам гораздо труднее, да и помощь немецкой авиации в океане могла быть лишь весьма ограниченной. Отсутствие в распоряжении флота собственной морской авиации в это время превратилось в самый существенный недостаток.

Начиная с осени 1941 года немецкие подводные лодки стали действовать и на Средиземном море, несмотря на то что здесь имелся многочисленный подводный флот Италии. Шансов на успех в условиях Средиземного моря было у немцев значительно меньше, чем в Атлантическом океане, так как судоходство противника здесь было минимальным, а самолеты западных союзников вели неослабное наблюдение за всем морем. В отличие от первой мировой войны Средиземное море стало теперь для подводных лодок наиболее трудным театром военных действий.

В Атлантике между тем немцы продолжали совершенствовать групповую тактику подводных лодок, ибо при сложившейся здесь обстановке только такая тактика могла обеспечить немцам серьезные успехи. Как

только одной из подводных лодок удавалось выследить вражеский конвой, командующий подводным флотом нацеливал на этот конвой все подводные лодки, действовавшие в данном районе. На обнаруженный конвой обрушивался удар за ударом. Некоторые подлодки, израсходовав торпеды или горючее, оказывались не в состоянии продолжать атаки; другие были вынуждены прекратить преследование, поскольку вражеские корабли охранения вынуждали их к длительному погружению. Тем не менее удары по конвою противника не прекращались, так как к месту боя подходили все новые и новые подводные лодки. В таких сражениях с конвоями противника немцам иногда удавалось уничтожить почти целиком крупные конвои, состоявшие из 30—40 судов.

Капитан-лейтенант Кречмер сумел довести боевой счет потопленного им тоннажа противника до 313 тыс. т. Его подводная лодка уничтожила 3 вспомогательных крейсера и 2 эсминца противника. Весной 1941 года подводная лодка Кречмера была, наконец, обнаружена и потоплена английскими кораблями. Сам Кречмер вместе с большей частью своей мужественной команды был взят в плен. Его боевому товарищу капитан-лейтенанту Шепке подобное «счастье» не улыбнулось: примерно в то же самое время его лодка пошла ко дну вместе со всем экипажем. Шепке успел сообщить о потоплении судов общим водоизмещением 234 тыс. т. Третьей тяжелой потерей этого периода была для немецкого подводного флота гибель капитан-лейтенанта Прина. Весной 1941 года, участвуя в «битве за Атлантику», его подводная лодка была потоплена глубинными бомбами англичан.

В подводной войне особо отличились и другие командиры подводных лодок: капитан 2 ранга Виктор Шютце и капитан-лейтенанты Герберт Шульце, Либс и Эндрас. Каждый из них имел на боевом счету не менее 200 тыс. т потопленного тоннажа. Подводная лодка Эндраса была потоплена в самом начале 1942 года в Северной Атлантике, причем из ее экипажа не спасся никто.

Большого и несколько своеобразного успеха добился экипаж подводной лодки капитан-лейтенанта Бигалька, которому в начале 1941 года удалось торпедировать «Уникорн» — плавучую базу английских «летающих лодок». Примерно годом позже над этим талантливым командиром-подводником и его мужественным экипажем навеки сомкнулось море.

Летом 1941 года имел место весьма неприятный случай — немецкая подводная лодка, подвергшаяся ударам с воздуха, вышла на поверхность и капитулировала. Это был единственный случай за все время войны.

По мнению командования военно-морским флотом, в рассматриваемый период немецкая авиация должна была уделить борьбе с английским торговым флотом значительно больше внимания, чем это было в действительности. Верховное главнокомандование немцев было настолько поглощено войной на континенте, что не сумело понять того, на что именно следует направить большее усилие.

Единственным самолетом, обладавшим радиусом действий, достаточным для того, чтобы в какой-то мере удовлетворить потребности подводного флота в отношении разведки над морем, был старый трансокеанский самолет общества «Люфтганза» (ФВ-200). Однако самолеты этого типа оказались совершенно беспомощными в борьбе с современными истребителями противника; потери их были настолько велики, что от них пришлось отказаться. Заменить ФВ-200 было нечем. Большие надежды возлагались немцами на самолет Хе-177, но потребовалось еще много времени для того, чтобы окончательно наладить их выпуск. Когда же самолеты появились, то первая партия была направлена не в распоряжение

флота, а под Сталинград. В дальнейшем соотношение сил в воздухе становилось все более и более неблагоприятным для немцев, поэтому о выделении некоторых сил авиации для разведки над морем вообще не могло быть и речи.

### УСПЕХИ ГИБЕЛИ ЛИНКОРА «БИСМАРК»

Вскоре в борьбу на коммуникациях противника включился и только что отстроенный немецкий линкор «Бисмарк». В сопровождении тяжелого крейсера «Принц Ойген» и 3 эсминцев линкор вышел из Готенхафена. Соединением командовал сам адмирал Лютьенс. Из расшифрованной радиограммы британского адмиралтейства Лютьенсу стало ясно, что на этот раз противник знал о выходе немецкой эскадры в море. Командующий английским флотом метрополии адмирал Тoveй утром 21 мая 1941 года получил, по-видимому, из Дании сообщение о том, что 2 крупных немецких корабля идут через Каттегат, держа курс на север. Английский адмирал немедленно усилил охранение Датского пролива и Фарерско-Исландского порога, а лондонское адмиралтейство организовало воздушную разведку Северного моря и прилегающих районов Ледовитого океана. Одному из высланных туда самолетов удалось добиться успеха: после полудня 21 мая он произвел аэрофотосъемку обоих немецких кораблей в тот момент, когда они находились в Гримстад-фьорде, южнее Бергена; при этом английский воздушный разведчик остался незамеченным. Оказалось, что стоянка кораблей в этом фьорде вызвана приказом штаба оперативного руководства войной на море и командования группы военно-морских сил «Запад». Очевидно, этот приказ был вызван тем соображением, что пребывание в Гримстад-фьорде в светлое время суток наилучшим образом предохранит немецкие корабли от обнаружения воздушной разведкой противника, чем движение в открытом море.

Поздним вечером 21 мая немецкая эскадра снова вышла в открытое море. На следующее утро все 3 эсминца сопровождения повернули обратно. Теперь немецкие тяжелые корабли были предоставлены целиком и полностью самим себе и в отношении дальней разведки, и в отношении защиты себя от всяких случайностей. У северного входа в Датский пролив погода резко меняется: туман почти исчезает; только в восточной части пролива, у самых берегов Исландии, над морем еще стелется небольшая дымка. Но воспользоваться ею в качестве прикрытия не так легко, потому что именно здесь находятся установленные англичанами обширные минные заграждения. Вечером 23 мая, когда немецкие корабли оставляют позади этот опасный район, слева от них в сумеречной мгле вырисовываются очертания английского тяжелого крейсера. Это «Суффолк». Через час к нему присоединяется другой корабль того же типа — «Норфолк». Оба английских корабля идут параллельными курсами с немецкой эскадрой, оставаясь, однако, за пределами огня артиллерии. Передав по радио донесение об обнаруженных ими немецких кораблях, они ждут подхода других английских кораблей. Ближайшими линкорами, действующими в этом районе, оказываются «Худ» и «Принс-оф-Уэлс»; английское соединение возглавляет вице-адмирал Холлэнд.

На рассвете 24 мая обе эскадры оказываются в пределах видимости; с дистанции 24 км немцы первыми открывают огонь. Вначале они сосредоточивают свой огонь на линкоре «Худ»; через 11 мин. после одного или нескольких прямых попаданий 380-мм снарядов «Бисмарка» на «Худе» раздается страшный взрыв: раскалявая корабль пополам, в воздух взлетает все содержимое артиллерийского погреба, расположенного

между задней мачтой и трубой. Еще через несколько минут один из крупнейших военных кораблей мира идет ко дну. Из 1400 человек команды удается спастись только троим. После этого немцы сосредоточивают огонь всей своей артиллерии на линкоре «Принс-оф-Уэлс» — новейшем корабле английского флота. Вскоре и этот корабль оказывается неспособным продолжать бой; сильно дымя, он отворачивает на восток. Никакого другого выхода у английского линкора и нет, так как его орудийные башни главного калибра еще не полностью установлены и не приняты военно-морским ведомством!

Крейсер «Принц Ойген» выходит из этого боя невредимым. Линкор «Бисмарк» имеет два прямых попадания: один из снарядов разорвался под броневым поясом в носовой части корабля. Все носовое нефтехранилище вскрыто, и жидкое топливо уходит в море, оставляя на поверхности воды ясно видимый след корабля. Это сильно облегчает английским воздушным и морским разведчикам следить за передвижением корабля. Уровень воды в носовой части корабля постоянно растет; «Бисмарк» получает сильный дифферент на нос, а его максимальная скорость снижается до 26 узлов.

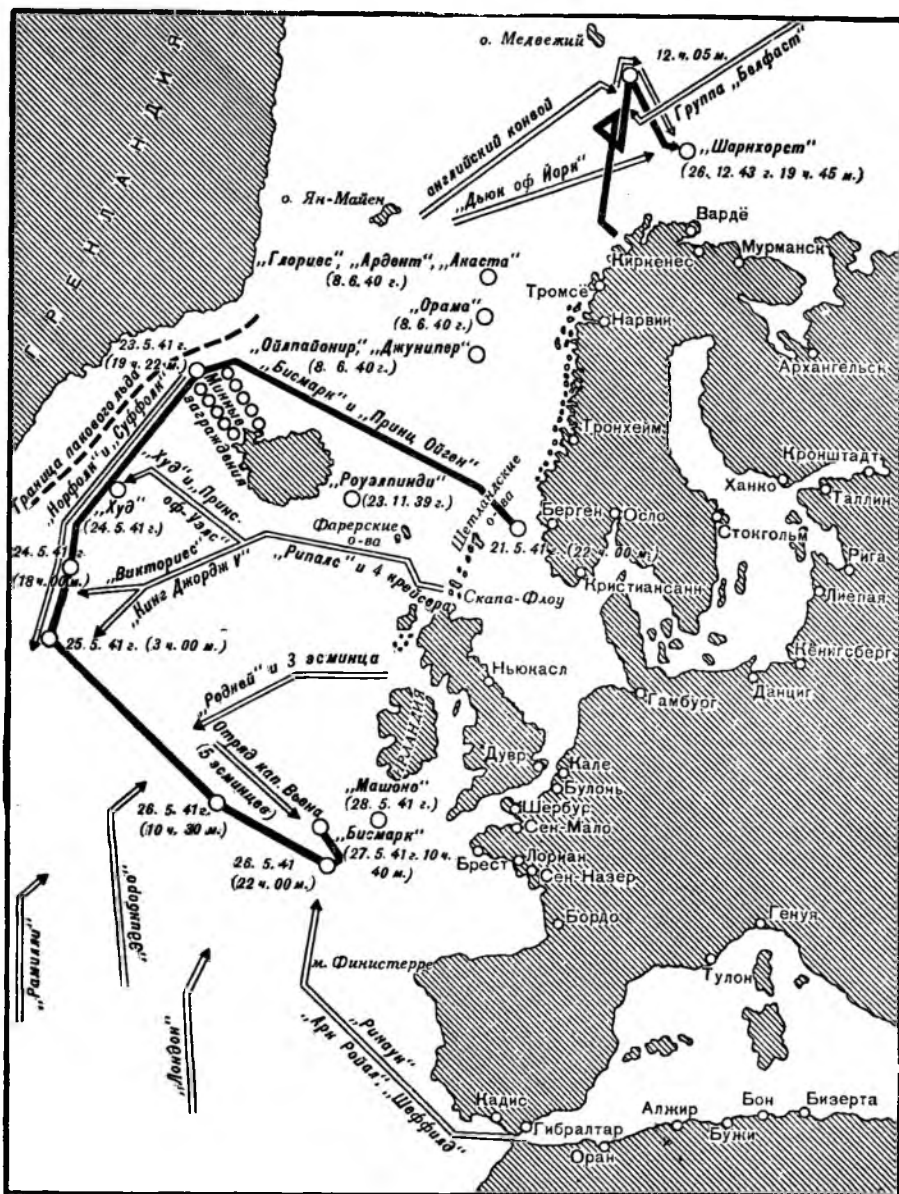
Вечером того же дня благодаря проделанному «Бисмарком» повороту на обратный курс крейсеру «Принц Ойген» удается обмануть англичан и, воспользовавшись дождевым шквалом, вырваться на просторы Атлантического океана. Между тем англичане предпринимают целый ряд мер для уничтожения «Бисмарка». Эскадра адмирала Сомервилля, базировавшаяся на Гибралтар, полным ходом спешит на север; в ее состав входят: линкор «Ринаун», авианосец «Арк Ройал», легкий крейсер «Шеффилд» и 6 эсминцев; для перехвата немецкого линкора вперед высланы тяжелые крейсеры «Лондон» и «Эдинборо»; находящийся в нескольких сотнях миль далее к западу линкор «Рамилли» также вызван к условленному месту встречи. От западных берегов Ирландии наперерез «Бисмарку» идет линкор «Родней» с 3 эсминцами. С севера на борьбу с «Бисмарком» спешит английский командующий флотом метрополии, имея в составе своей эскадры линкоры «Кинг Джордж V» и «Рипалс», авианосец «Викториес», легкие крейсеры «Кения», «Галатеа», «Орора» и «Гермион». От берегов Северной Америки вызван линкор «Ривендж». Даже 5 эсминцев, следующие в составе идущего на запад английского конвоя, получают новую боевую задачу: соединиться с английскими линкорами, спешащими на перехват немецкого корабля без всякого охранения и прикрытия с моря и с воздуха.

Первыми настигают линкор самолеты-торпедоносцы с авианосца «Викториес». Незадолго до полуночи они начинают атаку немецкого линкора, упорно пробиваясь сквозь огонь зенитной артиллерии «Бисмарка». Одна из торпед попадает в цель, но, разорвавшись у броневых пояса по правому борту корабля, она не причиняет ему никакого вреда.

Между тем ветер крепчает, все чаще и чаще на корабль налетают шквалы дождя. Преследующие корабли англичан, получив сообщение о замеченных в этом районе немецких подводных лодках, начинают часто менять курс. Все это приводит к тому, что на рассвете 25 мая английские крейсеры теряют «Бисмарка» из виду. На немецком линкоре об этом узнают лишь через много часов из радиogramмы командования группы военно-морских сил «Запад». Английская радиоразведка совершает ошибку, исчисляя местонахождение «Бисмарка» по радиопеленгу, и адмирал Тoveй приходит к выводу, что его противник сделал поворот на обратный курс. Английское адмиралтейство вскоре обнаруживает ошибку радиолокации, но пять часов драгоценного времени уже потеряны даром. Для англичан обстановка осложняется еще и тем, что на их кораблях

начинает чувствоваться недостаток топлива; линкор «Рипалс» и несколько эсминцев уходят для пополнения его запасов.

В 10 час. 30 мин. 26 мая английской летающей лодке «Каталина», поднявшейся с северного побережья Ирландии в 3 часа ночи, удается,



Боевые действия в Атлантическом океане в 1941 году.

наконец, разыскать «Бисмарка». Вскоре после этого немецкий линкор обнаруживается еще одним самолетом, высланным на разведку с авианосца «Арк Ройал». Однако самолетам-торпедоносцам, поднятым с авианосца, явно не везет. Из-за путаницы при передаче приказов английские самолеты атакуют свой собственный крейсер «Шеффилд», который лишь с большим трудом увертывается от выпущенных в него торпед. К вечеру



адмирал Сомервилль вновь бросает свои самолеты в атаку на немецкий линкор. Зарегистрировано два попадания! Одна торпеда попадает в среднюю часть корабля, но не причиняет ему существенного вреда. Зато вторая торпеда сброшена весьма удачно! Она разрывается у самого руля, и корабль теряет управление.

События принимают для «Бисмарка» почти драматический характер. Как раз к этому времени английский командующий решает ровно в полночь прекратить преследование, так как его крупные корабли начинают испытывать острый недостаток горючего, а район боя неуклонно приближается к границам сферы действий немецкой авиации. Однако после удачного взрыва торпеды обстановка резко меняется; медлить теперь нельзя, и английский адмирал решает драться, не пополняя запасов горючего!

В распоряжении английских эсминцев, освобожденных от обязанностей по охране каравана, оказывается более чем достаточно времени на занятие позиций для торпедной атаки. После полуночи эсминцы, приблизившись к линкору, один за другим выпускают свои торпеды. «Бисмарк» успевает своевременно открыть огонь; это заставляет эсминцы отойти на такую дистанцию, на которой попадание становится делом чистой случайности. Из 16 выпущенных эсминцами торпед ни одна не достигает цели. С другой стороны, и сами эсминцы не получают никаких серьезных повреждений от артиллерийского огня, открытого «Бисмарком».

Заключительный акт драмы разыгрывается утром 27 мая 1941 года. К месту боя подходит группа адмирала Товея в составе двух линкоров, которых поддерживает крейсер «Норфолк». Одновременно с востока в бой вступает тяжелый крейсер «Дорсетшир». «Родней» выпускает шесть торпед, «Норфолк» — четыре, но опять ни одна из них не попадает в цель. Тогда англичане открывают по немецкому линкору сильный сосредоточенный огонь. Средняя часть линкора окутывается дымом и пламенем, передовой пост управления артиллерийским огнем разбит, значительная часть орудий корабля выведена из строя, почти все верхние надстройки разрушены. Около 10 час. утра «Бисмарк» посылает в англичан свой последний снаряд: запас боеприпасов исчерпан. После этого в немецкий линкор попадает еще несколько снарядов и две торпеды, однако корабль все еще устойчиво держится на воде. К этому времени запас топлива на английских линкорах подходит к концу. Они вынуждены выйти из боя и направиться в ближайшую базу, расходуя последние остатки топлива. Команда немецкого линейного корабля открывает кингстоны; в турбинных отсеках устанавливаются подрывные заряды замедленного действия. Крейсер «Дорсетшир» выпускает по гибнущему кораблю еще две торпеды; команда покидает линкор, люди пытаются удержаться на воде, используя все виды спасательных средств и даже плавающие на море обломки. Адмирал Лютенс и командир «Бисмарка» капитан 1 ранга Линдемман решают остаться в боевой рубке и разделить участь своего корабля.

В 10 час. 40 мин. 27 мая 1941 года линейный корабль «Бисмарк» идет ко дну, не спустив своего флага.

Крейсер «Дорсетшир» и эсминец «Маори», несмотря на бурное море, спасают 110 человек из состава команды «Бисмарка», бросая погибающим концы и аварийные канаты. Одна из немецких подводных лодок, действующих поблизости, спасает еще трех человек; двое подбираются немецким пароходом. Вся остальная команда, численностью примерно 2200 человек, погибает.

Необходимо отметить, что в районе боя находилось в это время

6 немецких подводных лодок. Но лодкам ничего не удалось сделать для оказания помощи «Бисмарку», так как 2 из них не имели торпед, а остальные не сумели провести ни одной атаки из-за слишком бурного состояния моря, из-за частого изменения вражескими кораблями своих курсов и малой скорости подводных лодок в погруженном состоянии.

В ходе боя, подгоняемые сильным, почти штормовым западным ветром, корабли англичан и «Бисмарк» оказались почти на самой границе сферы действий немецкой бомбардировочной авиации. Последней же, несмотря на все усилия, не удалось разыскать возвращавшиеся на свою базу линейные корабли противника. Правда, немецкие самолеты атаковали несколько английских крейсеров и эсминцев, но безуспешно; лишь на следующий день немецкой авиации удалось потопить один из эсминцев — «Машоно».

Как уже говорилось, немецкому крейсеру «Принц Ойген» посчастливилось уйти от преследования; однако на его долю не выпало никаких успехов. Англичане не смогли обнаружить сам крейсер, зато ими были уничтожены все до единого те суда снабжения, на которые рассчитывал немецкий рейдер. К тому же в судовых механизмах крейсера была обнаружена неисправность соединительных муфт. 1 июня 1941 года крейсер вошел в порт Брест и был поставлен на ремонт.

Для борьбы с небольшой группой немецких тяжелых кораблей, возглавлявшей линкором «Бисмарк», англичане привлекли 48 различных боевых единиц, начиная с линкоров и кончая подводными лодками, а также свыше 100 самолетов. Командующий английским флотом метрополии в своем донесении указывал, что «Бисмарк» вел с превосходящими силами англичан исключительно упорную борьбу, достойную лучших страниц истории старого кайзеровского флота, и пошел ко дну, не спустив своего флага.

После гибели «Бисмарка» у представителей военно-морского флота Германии возникло много вопросов, и все они начинались с одного и того же слова: «Почему?»

Почему «Бисмарку» понадобилось продолжать поход, хотя уже на первом его этапе стало ясно, что выход немецких кораблей в море обнаружен противником?

Почему «Бисмарк» и «Принц Ойген» не попытались добить уже поврежденный английский линкор «Принс-оф-Уэлс» и не вернулись затем на свою базу для исправления полученных повреждений?

Почему корабли подошли слишком близко к берегам Ирландии?

Почему для устранения полученных повреждений надо было идти именно в Брест?

Некоторые из этих вопросов навсегда останутся без ответа, так как среди оставшихся в живых участников похода нет ни одного человека, который был бы посвящен в планы погибшего адмирала. В условиях подавляющего превосходства англичан штабу оперативного руководства войной на море приходилось строить свои решения исключительно на смелости и внезапности действий, иначе говоря, приходилось всегда идти на значительный риск, если речь заходила о том, чтобы внести какой-либо крупный вклад в общую борьбу немецкого народа за свое существование.

Между тем, как только выход в море бывал спланирован, оперативные штабы большей частью уже ничего не могли изменить в принятом плане или отсрочить его выполнение. При выходе в море «Бисмарка» фактор внезапности, как известно, был утерян. Однако при оценке этого обстоятельства нужно вспомнить о той точке зрения, на которой стоял адмирал Лютенс во время беседы со своим предшественником по долж-

ности адмиралом Маршаллем перед самым выходом «Бисмарка» в море. — Вот уже два командующих флота ушли с должности из-за своих размолвок с высшим командованием, — сказал тогда Лютьенс. — Я не желаю быть третьим! Я знаю, чего хочет штаб оперативного руководства, и буду выполнять его приказы.

После приведенных выше соображений трудно согласиться с некоторыми высказываниями капитана 1 ранга фон Путткамера, которые он приводит в своей книге «Die unheimliche See»<sup>1</sup>. На странице 48 он пишет, например: «Само собой разумеется, боевой приказ, полученный Лютьенсом, не был настолько жестким, чтобы от него нельзя было отклониться в случае изменения обстановки».

Действительность выглядела совсем иначе: учитывая тяжелые размолвки, возникавшие на почве отклонений от заранее разработанных оперативных планов, адмирал Лютьенс чувствовал себя связанным боевым приказом буквально по рукам и ногам.

Руководство войной на море не может осуществляться только на основе беспрекословного выполнения составленного заранее плана. Поэтому такие штабы, которые решают вопросы только оперативного характера (к ним относились прежде всего штабы групп военно-морских сил), не неся в то же время ответственности за вооружение, боевую подготовку личного состава флота, его дисциплину и моральное состояние, являются источниками постоянных неурядиц и трений.

Кроме того, немцы потеряли впустую очень много времени и позволили морской авиации противника, по прошествии почти целых двух лет войны, вырасти и укрепиться настолько серьезно, что она превратилась в конце концов в один из решающих факторов в ведении войны на море. Вскоре и подводному флоту немцев пришлось почувствовать на себе все возрастающую мощь английской авиации!

### ВОЙНА С СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ

Нападение немецких войск на Россию 22 июня 1941 года было воспринято немецкими моряками весьма различно. Особенно озабочены были те из них, которые знали о выводах немецкого военно-морского атташе в Москве. В них содержались деловые и хорошо аргументированные предупреждения против недооценки Советского государства и его вооруженных сил. Немецкий военно-морской атташе занимал свой пост в течение целого ряда лет. Ему удавалось, несмотря на все препоны, чинимые русскими, доставать необходимые сведения о русском флоте и на их основе делать весьма правильные заключения о фактическом положении вещей.

С началом войны на Востоке наибольшая нагрузка ложилась на самые легкие корабли немецкого военно-морского флота, иначе говоря — на минные заградители и тральщики, на охотники за подводными лодками и сторожевые суда, на миноносцы и торпедные катера. Советский военно-морской флот с самого начала войны перешел к оборонительной тактике, избегая всякого риска и по возможности сохраняя имеющееся.

Советские корабли не оказали серьезного противодействия немцам во время минирования Финского залива (длина его составляет 300 км, ширина у входа — 90 км). Широкое поле деятельности открылось здесь перед немецкими торпедными катерами. Катера обладали большой скоростью и были вооружены двумя торпедными аппаратами, одной джумя

<sup>1</sup> «Мрачное море» (нем.).

легкими зенитными пушками, а также глубинными бомбами и приборами дымопуска. Каждый катер имел экипаж в 20—30 человек, а командовали ими энергичные и опытные офицеры. За первые четыре недели войны 3-я флотилия торпедных катеров потопила русский лидер «Ташкент», 2 эсминца, 1 миноносец, 1 подводную водку, 1 торпедный катер и 4 грузовых судна. Поскольку некоторых успехов добились и немецкие подводные лодки, а несколько русских кораблей подорвалось на немецких минах, то русские в своих действиях стали еще более осмотрительными.

В овладении опорными пунктами русского флота на Балтике (от Лиепаи до Таллина) наряду с боевыми кораблями немцев участвовали также и ударные отряды морской пехоты. Они действовали на суше в тесном взаимодействии с частями сухопутных войск и с авиацией, преодолевая в некоторых случаях весьма упорное сопротивление противника. Немецкие моряки приспособили занятые порты для собственных нужд и до конца года обеспечили транспортировку морем примерно 750 тыс. т различных военных грузов.

Под руководством капитана 1 ранга Бютова непосредственно в Финском заливе были установлены многочисленные и очень обширные минные заграждения. На этих заграждениях русские, ухидившие в конце августа из Таллина и Палдиски, потеряли 2 эсминца, 2 тральщика, 3 сторожевых корабля и 21 транспортное судно. Несколько русских судов нарвались на мины и во время эвакуации Ханко (Финляндия объявила СССР войну через 4 дня после начала немецкого наступления). В этот же период 2 немецким сторожевым кораблям удалось захватить и отбуксировать в свое расположение потерявший возможность двигаться пароход «Иосиф Сталин» (12 тыс. брт), на борту которого находилось до 6 тыс. советских войск. При установке минных полей в Финском заливе (у мыса Юминда) особо отличился призванный из запаса капитан 2 ранга д-р Бриллер. В ходе войны из него выработался один из наиболее талантливых командиров минных заградителей. У Шетландских островов и в Ла-Манше, в Ледовитом океане и Бискайском заливе, на Балтике и в Средиземном море им было установлено в общей сложности около 9 тыс. мин!

Для поддержки сухопутных войск при овладении островами Сарема, Муху и Хиума были привлечены легкие крейсера «Лейпциг», «Кёльн» и «Эмден». В штурме острова Муху решающую роль сыграли эстонские рыболовные суда, на которые были посажены группы немецкой морской пехоты. Следует отметить также и те значительные успехи, которых добились соединения минных тральщиков под руководством капитана 1 ранга Бёмера.

Немногочисленный военно-морской флот Финляндии сделал все от него зависящее, чтобы причинить как можно больший ущерб советскому флоту.

В конце ноября был занят остров Осмуссар. Этим вход в Финский залив был окончательно блокирован, и русские корабли оказались запертыми в Кронштадте.

### БОРЬБА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

Англичане, а вслед за ними и американцы вскоре начали осуществлять транспортные перевозки в незамерзающие порты России — Мурманск и Архангельск. В связи с этим бассейны Баренцова и Карского морей приобрели важное значение. С оккупацией Северной Норвегии и предоставлением финнами в распоряжение немцев гавани Петсамо не-

мецкий военно-морской флот получил возможность действовать и в этих отдаленных арктических районах. В условиях темных полярных ночей немцы неоднократно занимались постановкой минных заграждений; во время одного из минирований — 20 декабря 1941 года — между немецкими и русскими эсминцами произошел ночной бой, закончившийся уничтожением одного эсминца противника. Для борьбы с ходившими пока еще в одиночку судами противника в эти районы стали вскоре высылаться и подводные лодки. В июле 1941 года англичане совершили налет на Шпицберген, закончившийся захватом трех немецких пароходов, занимавшихся транспортировкой угля из шпицбергенских шахт в Норвегию.

Тем временем строительные отряды и сами моряки усиленно работали над созданием на территории Норвегии опорных пунктов для морского флота. Было установлено большое количество береговых и зенитных батарей, прикрывших все немецкие опорные пункты от Ледовитого океана до Скагеррака и места наиболее удобные для высадки противником своих десантов. Англичане за этот период совершили несколько налетов на Норвегию. Объектом одного из них, проведенного 4 марта 1941 года, был порт Свульвер на Лофотенских островах. Обычно эти налеты совершались силами отдельных диверсионно-десантных подразделений, так называемых отрядов «коммандос», и вызывали у немцев законное беспокойство, а иногда даже и заставляли их прибегнуть к более активным действиям. Английские отряды «коммандос» действовали очень умело, высаживая с самолетов или судов мелкие, в несколько человек, десантные группы. Высаживавшиеся получали, как правило, следующие задачи: разрушение важных военно-промышленных объектов, нападение на стоящие в портах военные и торговые суда, организация агентурно-разведывательной деятельности, налаживание связи с партизанами и т. п.

В начале сентября 1941 года учебно-артиллерийский корабль «Бремзе» сопровождал караван судов в северных широтах. Внезапно немецкий конвой подвергся нападению со стороны английского крейсера и двух эсминцев. Превосходящим силам противника удалось потопить немецкий военный корабль; однако сопровождавшийся им караван судов благополучно прибыл к месту назначения.

### БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

В начальный период войны на Востоке относительно слабому флоту Румынии была поставлена ограниченная задача — оборонять небольшой участок своего побережья в районе дельты Дуная. 26 июля 1941 года во время налета русских на Констанцу советский Черноморский флот потерял лидер «Москву». Корабль нарвался на мину, а затем был расстрелян тяжелыми немецкими батареями береговой обороны, установленными в этом районе. Такая неудача заставила советский флот действовать более осторожно и расчетливо.

Надо сказать, что русские не имели на Черном море достаточно сильного соперника, ибо румынский флот находился в весьма удручающем состоянии как в отношении корабельного состава, так и в отношении боевой подготовки экипажей. Без постоянной помощи немецких инструкторов румыны сами, вероятно, никогда не справились бы с поставленными задачами. Для усиления румынского флота в Черное море по Дунаю с Эльбы были переброшены небольшие подводные лодки, торпедные катера, тральщики, а также значительное число небольших буксирных пароходов, переоборудованных в сторожевые и противолодочные корабли. Кроме того, болгарским и румынским верфям был дан заказ на постройку самоходных барж-паромов, которые к этому времени хорошо себя зарекомендовали.

Эти суда были весьма просты по своей конструкции, имели небольшую осадку и напоминали речные паромы. Они были снабжены моторами, а частично и современным зенитным оружием, пригодным также и для поражения морских целей. При плавании в прибрежной полосе они могли выдерживать волну силой до 4 баллов. Эти самоходные баржи-паромы скоро стали совершенно незаменимыми; они оказали войскам и флоту неисчислимы услуги как при различных перевозках, так и непосредственно в бою.

В течение всего 1941 года и нескольких месяцев 1942 года военно-морские силы стран «оси» на Черном море могли действовать активно, в сущности, только благодаря тому, что русские не проявляли никакой инициативы.

### ОБОСТРЕНИЕ ОБСТАНОВКИ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

Переброшенные в начале января 1941 года в Италию части немецкой авиации начали во взаимодействии с итальянцами принимать участие в войне на Средиземном море. Целому ряду английских боевых кораблей были нанесены серьезные повреждения, вынудившие их стать на ремонт. Так, например, в середине января 1941 года английский легкий крейсер «Саутгемптон», шедший через Сицилийский пролив, подвергся сильному налету немецких пикирующих бомбардировщиков. Повреждения были настолько серьезными, что крейсер пришлось затопить. 9 февраля 1941 года английская эскадра, базировавшаяся на Гибралтар, обстреляла Геную и ряд других пунктов побережья. Используя сложные метеорологические условия, английская эскадра сумела уйти от начавшего преследование итальянского флота.

Весной 1941 года перевозки английских войск и грузов в сторону Пелопоннеса и на остров Крит значительно усилились. В связи с этим возросла и боевая активность морских и воздушных сил, действовавших в восточной части Средиземного моря. Были проведены неоднократные налеты на Мальту и на бухту Суда — основной опорный пункт англичан на острове Крит. В водах, омывающих Крит, усилилась деятельность итальянских торпедных катеров. Здесь они вывели из строя ряд транспортных судов противника, а также тяжелый крейсер англичан «Йорк».

Для обеспечения транспортировки английских войск в Грецию в море вышла эскадра адмирала Каннингхэма. У Крита она разделилась на две группы, одна из которых направилась в район южнее, а другая — западнее острова Крит. 28 марта 1941 года английские разведывательные самолеты выследили итальянскую эскадру адмирала Джакино. В составе эскадры были: новейший итальянский линкор «Витторио Венето», 8 крейсеров и большое число эсминцев. Этой эскадре была поставлена задача — сорвать переброску английских войск морем. К участию в операции были привлечены значительные силы итальянской и немецкой авиации. Не обеспечив себя ни разведкой, ни охранением, итальянская эскадра неожиданно столкнулась с упомянутой выше эскадрой Каннингхэма в составе 3 линкоров, 1 авианосца, 3 легких крейсеров и 13 эсминцев.

Еще до наступления сумерек линкор «Витторио Венето» и тяжелый крейсер «Пола» получили повреждения от торпед, выпущенных английскими самолетами. Эти повреждения значительно снизили скорость хода итальянских кораблей. В вечерних сумерках к поврежденным кораблям вплотную подошли английские линкоры. Крейсер «Пола» и поспешившие к нему на выручку однотипные крейсера «Зара» и «Фиуме» были расстреляны артиллерией английских линейных кораблей в течение буквально нескольких минут. Остальные итальянские крейсера были добыты торпедами английских эсминцев. Ту же участь разделили 2 итальянских эс-

минца. Торпедированный ранее итальянский линкор «Витторио Венето» вместе с оставшимися в строю кораблями эскадры сумел уйти от англичан и благополучно вернуться на свою базу.

Удар англичан произвел на итальянцев такое впечатление, что впоследствии они отказались от всяких крупных наступательных действий против английского средиземноморского флота. В ходе происшедшего боя ярко проявилось отсутствие у итальянцев четкого взаимодействия между флотом и авиацией, а также неподготовленность их экипажей к ведению ночного боя.

Вскоре выяснилось, что итальянцы не могут справиться и с Грецией. Поэтому 6 апреля 1941 года немцы вынуждены были начать наступление на Балканы, которое закончилось эвакуацией английских войск из Греции на остров Крит и в Египет. В ходе эвакуации, продолжавшейся целых пять ночей, немцы потопили 26 транспортных судов противника. Из 53 тыс. человек англичане потеряли около 12 тыс. Кроме того, были уничтожены 2 английских эсминца.

После высадки немецких парашютных и посадочно-десантных войск на острове Крит немецкие моряки, используя реквизированные в Греции небольшие пароходы и моторно-парусные суда, 22 мая 1941 года попытались перебросить на Крит свои войска и технику морским путем. Эта попытка была отбита английскими крейсерами и эсминцами, причем немцы потеряли около 800 человек. Отдельные транспортные суда начали прибывать на остров Крит лишь после того, как немецким военно-воздушным силам удалось очистить от англичан все Эгейское море. Со 2 июня между Критом и Грецией было установлено регулярное морское сообщение. На моторно-парусных судах немцы сумели доставить на остров 2 танка, которые весьма пригодились им в борьбе с остатками войск противника. Итальянцы высадили довольно крупный десант на берегу залива Мирамбелас (восточная часть Крита). Три четверти английских войск, действовавших на Крите — свыше 16 тыс. человек, — были эвакуированы в Египет через расположенный на южном берегу Крита порт Хора-Сфакион.

В течение двух дней — 19 и 20 мая — несколькими последовательными ударами немецкой авиации был окончательно добит английский тяжелый крейсер «Йорк», еще ранее выведенный из строя итальянскими торпедными катерами. 22 мая в районе острова Крит немецкие бомбардировщики потопили английские легкие крейсера «Глочестер» и «Фиджи», а 31 мая в районе западнее Александрии — крейсер ПВО «Калькутта».

В июле 1941 года англичане доставили подкрепления осажденному гарнизону Тобрука. Благодаря противодействию немецко-итальянской авиации противник понес при этом весьма чувствительные потери. Были потоплены: быстроходный минный заградитель «Латона», 2 эсминца, 22 небольших и 9 крупных судов противника; кроме того, еще 18 английским судам были нанесены более или менее серьезные повреждения.

В середине мая 1941 года был выведен из строя почти весь греческий флот, а уцелевшие корабли (1 крейсер, 6 эсминцев и несколько подводных лодок) ушли к англичанам. Немцы приступили к оборудованию на побережье Греции нескольких опорных пунктов; одновременно они организовали службу обеспечения и наладили сопровождение караванов. У важнейших портов на континенте, а также на многих островах Греции были установлены батареи береговой обороны.

24 июля 1941 года немецкие и итальянские самолеты атаковали английский конвой, шедший из Гибралтара на Мальту; при этом был потоплен один эсминец. В тот же самый день по этому конвою итальянские миноносцы, торпедные катера и подводные лодки нанесли еще один удар. Результаты были, однако, не из блестящих: только одна торпеда попала

в цель, да и то поврежденный ею пароход сумел добраться до Мальты вместе с другими судами, входившими в состав конвоя. После наступления темноты одному итальянскому торпедному катеру удалось торпедировать английский эсминец из состава конвоя. На следующую ночь, неся большие потери, итальянские взрывающиеся катера и подводные лодки-малютки проникли в порт Мальты и еще раз напали на пришедший туда конвой. В сожалению, атака снова оказалась безуспешной.

В конце сентября еще один шедший под сильной охраной караван английских судов подвергся ряду атак со стороны подводных лодок и самолетов-торпедоносцев. Находившаяся поблизости итальянская эскадра сумела своевременно уклониться от боя с превосходящими силами англичан. Итальянцы сообщали, что в этом бою ими был достигнут крупный успех. Однако позднее выяснилось, что итальянцы сильно преувеличили свои достижения: в действительности был потоплен всего один английский транспорт.

В последних числах сентября итальянские взрывающиеся катера, доставленные к месту действия на подводных лодках, ворвались в Гибралтарскую гавань и, по сообщениям экипажей, потопили 3 парохода, а 4-му причинили такие повреждения, что он был вынужден выбраться на берег.

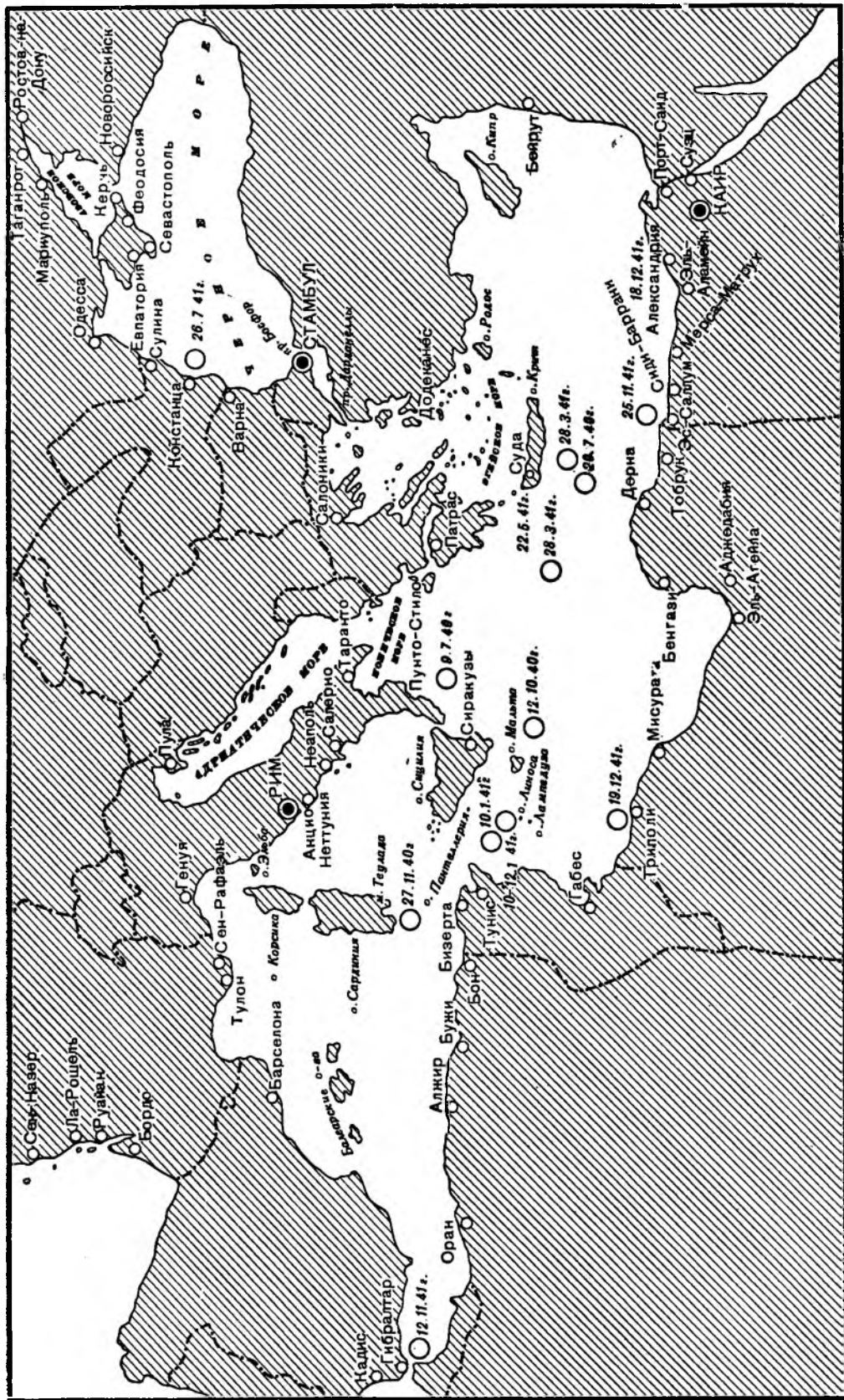
В 1941 году, охраняя морские коммуникации, связывавшие немецко-итальянские войска в Африке с Италией, итальянский флот понес довольно большие потери. Были потоплены: крейсера «Диаз» (25 февраля), «Да Барбиано» и «Ди Джуссано» (13 декабря), 6 эсминцев, 7 миноносцев, целый ряд небольших эскортных кораблей, а также значительное количество транспортных судов, шедших в составе различных конвоев. Здесь опять в полной мере проявилась недостаточная подготовленность итальянских моряков к действиям ночью. 16 апреля 4 английских эсминца, вышедшие с острова Мальта, уничтожили недалеко от островов Керкена (в заливе Габес) целый конвой, шедший в составе 5 крупных транспортов и 3 итальянских эсминцев. 9 ноября 1941 года 2 английскими легкими крейсерами и 2 эсминцами, также вышедшими с Мальты, был полностью уничтожен еще один конвой. Несмотря на то, что в составе этого конвоя шли 2 итальянских тяжелых крейсера и 4 эсминца, они не сумели отразить атаку англичан. Потеряв 2 эсминца и всех своих подзащитных, итальянские корабли ни с чем вернулись на свою базу.

Потери немецко-итальянских конвоев в греческих и албанских водах удерживались на относительно низком уровне. Основными причинами потерь здесь были минные заграждения, налеты самолетов и торпедные атаки подводных лодок. В этом районе итальянский военно-морской флот потерял 1 эсминец, 5 миноносцев и несколько мелких эскортных кораблей.

В начале апреля порт Массауа на Красном море был сдан англичанам. Находившиеся здесь итальянские корабли (6 эсминцев, 2 миноносца и несколько более мелких единиц) погибли во время налетов авиации противника или же были затоплены своими экипажами. Еще раньше в этом районе погиб 1 итальянский эсминец, неожиданно нарвавшийся на крупные силы англичан.

После неоднократных требований немецкого военно-морского представителя в Италии и многочисленных неудач итальянцев в Средиземном море немцы, наконец, перебросили сюда свои подводные лодки, торпедные катера, тральщики и самоходные баржи. Одновременно сюда же было доставлено большое количество мин, горючего и других военных материалов. В итальянском главном морском штабе была учреждена должность командующего морскими силами Германии, действующими на





Средиземное и Чёрное моря.

Средиземном море. Назначенный на этот пост вице-адмирал Вейхольд благодаря своей энергии и инициативности подчиненных ему командиров быстро добился активизации боевых действий на Средиземном море.

Теперь удары начали сыпаться уже на англичан. 12 ноября 1941 года подводная лодка капитан-лейтенанта Гуггенбергера потопила в 25 милях восточнее Гибралтара английский авианосец «Арк Ройал». Второй удар последовал 25 ноября, когда капитан-лейтенант фон Тизенгаузен тремя торпедами потопил в восточной части Средиземного моря английский линкор «Бархэм». В середине декабря немцы добились еще одной победы: их подводная лодка потопила легкий крейсер «Галатеа». Одновременно немецкие торпедные катера провели успешное минирование подходов к Ла-Валетте (остров Мальта).

17 декабря 1941 года при попытке английской эскадры, вышедшей из Александрии, напасть на итальянский конвой она была атакована немецкими и итальянскими самолетами-торпедоносцами. К вечеру того же дня между английской и итальянской эскадрами произошла короткая артиллерийская перестрелка. Затем итальянские самолеты-торпедоносцы совершили еще один налет на англичан. Однако итальянская эскадра снова не использовала благоприятно складывавшуюся для нее обстановку и, не приняв боя, повернула обратно. В сообщениях об этих стычках с противником итальянцы заявили о том, что ими потоплены 2 английских эсминца; к сожалению, эти данные не подтвердились. На перехват уже атакованного итальянского конвоя с острова Мальта вышло соединение английских крейсеров. 19 декабря оно нарвалось в районе Триполи на минные заграждения; крейсер «Нептун» и один из эсминцев прикрытия погибли вместе со своими экипажами; крейсер «Орора» получил серьезные повреждения. Это был успех, достигнутый благодаря тесному взаимодействию немецких и итальянских вооруженных сил. За день да этого три отважных экипажа итальянских двухместных «человекоторпед» проникли в Александрийский порт и тяжело повредили стоявшие там английские линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиент».

Так закончился на Средиземном море отнюдь не счастливый для англичан 1941 год. И все же теперь они могли вздохнуть с облегчением, потому что к этому времени Соединенные Штаты Америки после долгих раздумий вступили в войну с Германией.

Большие потери при перевозке войск и предметов снабжения морем в Северную Африку (к концу года было потеряно 350 судов общей грузоподъемностью около 0,5 млн. брт) вызвали в странах «оси» большую тревогу.

### ВСТУПЛЕНИЕ В ВОЙНУ ЯПОНИИ И США

За предшествовавшие войне несколько десятилетий Японская империя прочно утвердилась на азиатском континенте. Корея и Маньчжурия оказались включенными де-факто в состав Японии. Это было сделано благодаря настоятельным требованиям представителей японской армии, которые в своих взглядах коренным образом расходились с представителями военно-морского флота. Последние, настаивая на расширении империи в сторону южных морей, обосновывали свое требование различными демографическими, климатическими и военно-политическими соображениями. Тенденциям Японии в ее распространении на юг противостояли главным образом США и в меньшей мере Австралия. Своими политическими и экономическими мероприятиями, за которыми была скрыта явная недружелюбность, американцы усилили решимость Японии покончить с ненавистной им заносчивостью янки. Япония стремилась использовать благоприятно складывавшуюся для нее международную

ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ НА ТИХООКЕАНСКОМ ТЕАТРЕ  
ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

	Япония	США	Англия	Голландия
			Восточно-азиатские флоты	
Линкоры . . . . .	10	15	2	—
Авианосцы . . . . .	10	6	1	—
Тяжелые крейсера . .	18	18	2	—
Легкие крейсера . . .	22	19	3	5
Эсминцы . . . . .	124	195	6	14
Миноносцы . . . . .	12	—	—	—
Подводные лодки . .	74	111	—	13
Торпедные катера . .	—	8	—	—

обстановку. Она заручилась поддержкой Гитлера, поскольку он был чрезвычайно раздражен тем обстоятельством, что американцы оказывают усиленную помощь Англии. Американцы же действительно все больше и больше стали отходить от нейтралитета. Отказавшись от эмбарго на вывоз вооружения, они передали Англии 50 эсминцев и начали строить военно-морские базы в английских колониальных владениях. После этого американцы приняли закон о ленд-лизе, рассчитанный на предоставление противникам Германии неограниченной помощи. Американские корабли, разбросанные по всем морям, стали открыто передавать радиogramмы о появлении в том или ином районе немецких кораблей и судов. Американцы приняли на себя частично и обязанности по обеспечению проводки конвоев между США и Исландией. Не считаясь ни с какими установленными Германией так называемыми «особыми зонами», американцы стали совершать нападения на немецкие подводные лодки и принимать английские боевые корабли на своих верфях для ремонта. Одновременно усиленными темпами шло стратегическое развертывание сил США; увеличивался выпуск вооружения, закрывались действующие на территории США немецкие консульства и т. п.

Придерживаясь того мнения, что немцам все равно не удастся удержать США от вступления в войну, Гитлер через три дня после нападения японцев на Пирл-Харбор объявил США войну.

Японцы намеревались осуществлять свои планы постепенно за счет методического продвижения на юг. Они рассчитывали в первую очередь захватить источники сырья в Индонезии, Бирме и Малайе. Разгром американцев на Гавайских островах и оккупация Гонконга должны были надолго предохранить Японию от всяких неожиданностей. Японцы разработали общий план войны, согласно которому им следовало занять и подготовить для обороны все стратегически важные районы Дальнего Востока и Тихого океана в пределах следующих границ: Курильские острова, остров Уэйк, Маршалловы острова, архипелаг Бисмарка, острова Тимор, Ява, Суматра, Андаманские острова, западная граница Бирмы. Это обширное пространство должно было быть закрыто для всех стран. В дальнейшем мы увидим, что намеченный план был еще больше расширен. Слепленные своим непомерным величием, японцы явно недооценивали силы и способности таких мировых держав, как США и Англия.

По мнению японцев, следовало разрубить донельзя запутанный гордиев узел решительным ударом. Таким ударом должно было стать внезапное нападение на Пирл-Харбор, главную военно-морскую базу

США на Тихом океане. Ранним утром 7 декабря 1941 года японская эскадра адмирала Нагумо (2 линкора, 6 авианосцев, 3 крейсера, 9 эсминцев и 3 подводные лодки) незаметно вышла в район, расположенный примерно в 260 милях от Гавайских островов. За двое суток до этого на позицию перед входом в гавань Пирл-Харбор вышли 5 больших и 5 малых подводных лодок (последние были доставлены к месту назначения на больших подводных лодках).

В это спокойное воскресное утро в военно-морской гавани Пирл-Харбор находилось до 70 боевых кораблей, стоявших бок о бок друг к другу. Первая ударная группа японцев, обрушившаяся на американские корабли, включала 50 пикирующих бомбардировщиков, 40 самолетов-торпедоносцев, 50 обычных бомбардировщиков и 50 истребителей прикрытия. Еще до нанесения японцами основного удара американцы обнаружили в районе гавани перископы двух неизвестных подводных лодок. Это были японские лодки-малютки, из которых одна была тут же потоплена дежурным эсминцем. И все же удар японцев оказался для янки совершенно неожиданным. Около 8 час. утра разорвались первые японские бомбы и торпеды. Через три четверти часа подошла вторая волна бомбардировщиков, в составе которой было 160 самолетов. Благодаря внезапности нападения японцы достигли полного успеха: были потоплены 4 линкора, 1 устаревший линкор, переделанный в управляемый по радио корабль-мишень, 2 эсминца и 1 минный заградитель. Кроме того, более или менее серьезные повреждения получили 4 линкора, 3 крейсера, 2 эсминца и 1 вспомогательное судно. Было уничтожено и свыше половины всех самолетов, находившихся на аэродромах, а более четверти самолетов оказалось поврежденными. В 10 час. утра последний из японских самолетов ушел в сторону моря. Позади него к небу поднимался черный дым от горящей нефти, скрывая разрушения, произведенные японцами на воде и на суше. В этом нападении японцы потеряли очень немного: 29 самолетов и 5 подводных лодок-малюток!

Одновременно с ударом по американскому флоту был блокирован и Гонконг — самый отдаленный английский опорный пункт на Дальнем Востоке. В тот же день японские войска начали высаживаться на южном побережье Сиам (Таиланд). Создалась серьезная угроза Сингапуру. Озабоченный этим адмирал Филлипс немедленно вышел в море на перехват японцев; английская эскадра состояла из 2 линкоров («Принс-оф-Уэлс» и «Рипалс») и 4 эсминцев. Эскадра не получила обещанного прикрытия с воздуха, поскольку английские самолеты были направлены для борьбы с японскими десантами. 9 декабря 1941 года японская воздушная разведка обнаружила английскую эскадру, а на следующий день английские корабли были атакованы значительными силами пикирующих бомбардировщиков, самолетов-торпедоносцев и высотных бомбардировщиков японцев. Оба линкора пошли ко дну вместе с английским адмиралом. Отныне японцы могли не опасаться и англичан, по крайней мере на ближайшее время.

Устранив на время угрозу со стороны обоих противников, японцы перешли к планомерному захвату Филиппинских островов. Последний из многочисленных и крупных японских десантов был высажен здесь на рождество 1941 года. За декабрь японцы успели провести еще два десантирования на территории Северного Борнео.

Наиболее близкими к Японии американскими опорными пунктами являлись Гуам — крупнейший из Марианских островов, а также острова Уэйк и Мидуэй — промежуточные остановки на морском пути между Азией и Гавайскими островами. На Гуаме укреплений не было, и японцы заняли его весьма легко, сломив незначительное сопротивление мест-

ного гарнизона. Несколько иначе развивались события у острова Уэйк; когда 11 декабря 1941 года 3 японских крейсера и флотилия эсминцев появились в этом районе, они встретили упорное сопротивление американцев. Легкие корабли японской эскадры серьезно пострадали от огня американской береговой артиллерии и от бомб немногочисленных американских самолетов, базировавшихся на острове. Два японских эсминца были потоплены, все 3 крейсера повреждены, 3 японских бортовых самолета сбиты. Японская эскадра повернула обратно; для американцев это было первым проблеском надежды! Однако они не долго радовались достигнутому успеху: 23 декабря 1941 года к острову подошла сильная японская эскадра, в составе которой находились 2 авианосца. Остров был взят, а американским кораблям, высланным для поддержки защитников острова, но пришедшим туда с опозданием на 24 часа, пришлось повернуть назад.

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1942 году

### ПРОРЫВ НЕМЕЦКОЙ ЭСКАДРЫ ЧЕРЕЗ ЛА-МАНШ

Потопление линкора «Бисмарк», разгром всей системы снабжения, осуществлявшегося через суда, высланные в Атлантику для обеспечения рейдеров, и вступление в войну США — все это предвещало конец периода, когда для борьбы с торговым флотом противника немцы могли применять свои надводные корабли. Тем не менее немецкие линкоры все еще имели возможность быть использованными для борьбы с конвоями, направлявшимися в северные русские порты. К тому же базирование тяжелых кораблей на французском побережье не обеспечивало им достаточной безопасности от ударов английской авиации. Поэтому возникла настоятельная необходимость увести немецкие линкоры из-под этих ударов, пока они не получили новых серьезных повреждений. В качестве подготовки к перебазированию линкоров были тщательно разработаны и успешно проведены в жизнь мероприятия по дезинформации английской разведки, строившей свою работу на сообщениях участников французского Движения Сопротивления. Используя результаты этих мероприятий, а также погоду, неблагоприятную для действий авиации, немецкая эскадра вице-адмирала Цилякса в составе линкоров «Гнейзенау», «Шарнгорст» и крейсера «Принц Ойген» в ночь с 11 на 12 февраля вышла в море. Корабли полным ходом шли на восток вдоль французского побережья. В полдень 12 февраля 1942 года они миновали наиболее узкое место Ла-Манша, между Дувром и Кале, и только здесь англичане обнаружили, что немцы идут на прорыв. С величайшей поспешностью они бросили против немецких кораблей все имевшиеся под рукой самолеты, миноносцы и торпедные катера. Непродолжительная перестрелка не принесла результатов ни той, ни другой стороне. Операция по прорыву немецких кораблей была весьма успешно поддержана немецкой авиацией, которая, потеряв всего лишь 7, сбита 49 самолетов противника.

В тот момент, когда корабли шли мимо устья Шельды, неподалеку от «Шарнгорста» взорвалась магнитная мина; близ острова Терсхеллинг около обоих линкоров взорвалось еще по одной такой же mine, не причинив им, однако, существенного вреда.

Для скорейшей ликвидации угрозы, которая создавалась для их северных коммуникаций, англичане были вынуждены принять ряд контрмер. В ночь на 27 февраля 1942 года английские бомбардировщики совершили налет на Киль; две бомбы попали в носовую часть линкора «Гнейзенау», стоявшего здесь на одной из верфей. Этими бомбами были выведены из строя обе передние башни с 280-мм орудиями и убито несколько человек из состава команды. Линкор переместили в Готенхафен, где он и простоял в небоеспособном состоянии до самого конца войны. «Принц Ойген», направленный в Норвегию, был торпедирован английской подводной лодкой в районе Тронхейма и вынужден был уйти обратно в Германию для устранения полученных повреждений.

### КУЛЬМИНАЦИОННЫЙ ПУНКТ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

В первой половине 1942 года новое поле деятельности немецких подводных лодок — атлантическое побережье США и Карибское море — оказалось свидетелем больших успехов, достигнутых немцами. Дело в том, что к этому времени американцы еще не успели наладить систему конвоев. Но с середины 1942 года противолодочная оборона этого района значительно усилилась, и тогда вице-адмирал Дениц вывел большую часть своих лодок в центральную часть Атлантики — в район между Ньюфаундлендом и Англией. Этот район находился вне радиуса действия как английских, так и американских самолетов. Дальность же действия бортовых самолетных радиолокаторов того времени составляла приблизительно 50 миль. Больше подводных лодок стало высылаться и в район Фритауна (Западная Африка), а начиная с осени — также и в район мыса Доброй Надежды. Несколько подводных лодок продолжали действовать и в прибрежных водах восточного и западного побережья Атлантики. В Норвегию к началу года было перебазировано до 25 подводных лодок; их задачей была борьба с конвоями противника, шедшими в Россию.

За рассматриваемый год было построено примерно 280 подводных лодок. Поскольку потери немцев по-прежнему удерживались на терпимом уровне, то среднее количество подлодок, находившихся в море, возросло до 75 единиц в день. Это облегчало поиски вражеских конвоев и обеспечивало еще более успешное проведение групповых атак. За 1942 год немецкие подводные лодки уменьшили общий тоннаж торгового флота противника на 6,3 млн. т. Не менее тяжелой потерей явились для него и 7,5 млн. т грузов, находившихся на потопленных судах. Трудно определить, какая именно часть из приведенной выше цифры вражеских потерь приходится на долю итальянских и японских подводных лодок. Из итальянских подводных лодок некоторых успехов добились лишь те 30 лодок, которые с 1941 года стали базироваться на Бордо и действовать в Атлантике. В общей сложности итальянцами было потоплено изрядное количество судов противника, тоннаж которых составил примерно 0,3 млн. брт. Что же касается действий подводных лодок на Средиземном море, то возможности для этого становились все более и более ограниченными, а потери подводного флота на этом театре непрерывно росли.

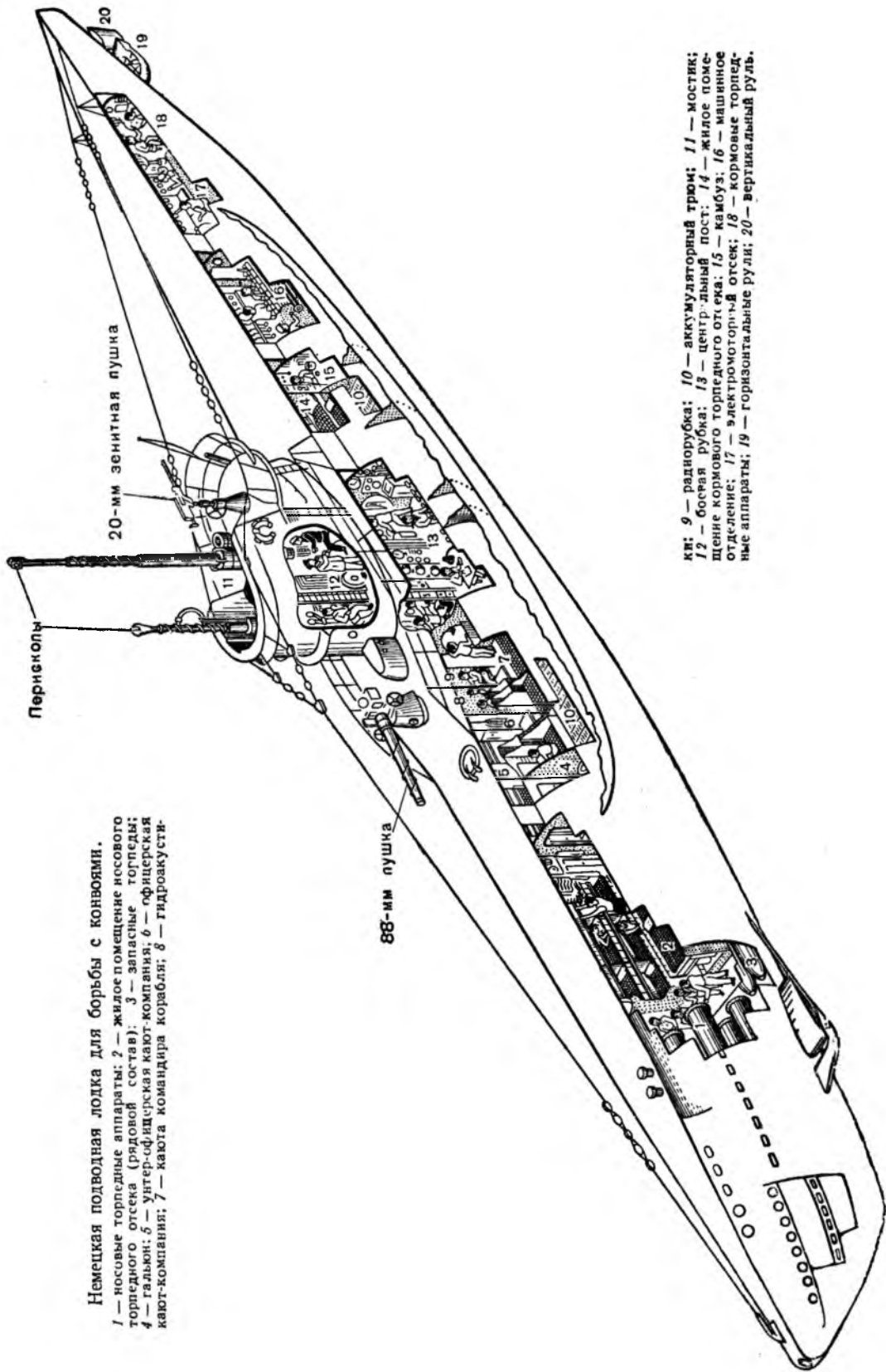
Японскими подводными лодками было потоплено на всех театрах сравнительно небольшое количество судов противника — примерно 0,1 млн. брт. Это объясняется главным образом тем, что японцы почти не использовали своих подводных лодок для борьбы на коммуникациях противника.

В 1942 году значительную часть наиболее опытных командиров подводных лодок пришлось использовать на берегу в качестве командиров флотилий, инструкторов, преподавателей и штабных офицеров, а также на других важных должностях. В связи с этим в 1942 году лишь немногие командиры подводных лодок смогли достичь хороших боевых показателей. Так, в начале апреля 1942 года капитан-лейтенант Топп доложил о 208 тыс. т потопленного им тоннажа, капитан-лейтенант Зурен — о 205 тыс. т. К концу лета к этой цифре был близок и капитан-лейтенант Мютцельбург; однако он внезапно заболел и умер в походе, а лодка была приведена обратно на базу вахтенным офицером. Значительных успехов добились и капитаны 3 ранга Мертен и Клаус Шольц, а также капитан-лейтенанты Леман-Вилленброк, Гардеген, Теннигес, Шнее, Блейхродт и Люэт.

Базы немецкого подводного флота были разбросаны по всему побережью Европы, от мыса Нордкап до франко-испанской границы. К опи-

**Немецкая подводная лодка для борьбы с конвоями.**

1 — носовые торпедные аппараты; 2 — жилое помещение носового торпедного отсека (рядовой состав); 3 — запасные торпеды; 4 — гальюн; 5 — интер-офицерская кают-компания; 6 — офицерская кают-компания; 7 — каюта командира корабля; 8 — гидроакусти-



ки; 9 — радиорубка; 10 — аккумуляторный трюм; 11 — мостик; 12 — босая рубка; 13 — центральный пост; 14 — жилое помещение кормового торпедного отсека; 15 — камбуз; 16 — машинное отделение; 17 — электромоторный отсек; 18 — кормовые торпедные аппараты; 19 — горизонтальные рули; 20 — вертикальный руль.



сываемому периоду времени почти все эти базы располагали весьма просторными железобетонными укрытиями, толщина стенок которых доходила до нескольких метров. Подводные лодки могли заходить в укрытия непосредственно из гавани; в этих укрытиях имелись и доки для осмотра и ремонта кораблей. Ни одна бомба или снаряд противника, за исключением примененной позже сверхтяжелой бомбы (58 ц), не могли пробить толстые стенки укрытий. Организация Тодта возводила эти мощные сооружения, спроектированные группой строительства портов, в поразительно короткие сроки, несмотря на значительные трудности, заключающиеся главным образом в закладке фундамента. По общему признанию, укрытия для подводных лодок полностью оправдали те надежды, которые на них возлагались.

### ВЫСАДКА АНГЛИЙСКИХ ОТРЯДОВ «КОММАНДОС» В СЕН-НАЗЕРЕ

Поскольку построенные немцами укрытия для подводных лодок оказались весьма устойчивыми к бомбардировкам с воздуха, англичане в ночь с 27 на 28 марта 1942 года организовали и провели налет на базу в Сен-Назере. Целью этого налета было разрушить шлюзы и блокировать выходы из базы. В состав штурмовой группы противника входили: устаревший эсминец «Кэмплтаун», кононерка, миноносец и 16 мелких десантных судов. Всем перечисленным кораблям удалось незаметно проскользнуть мимо сторожевого охранения немцев и проникнуть в гавань. Для того чтобы отвлечь внимание немцев от десанта, авиация противника подвергла сильной бомбардировке верфи Сен-Назера.

Первым заметил входящие в гавань суда противника командир батареи морской зенитной артиллерии, который находился в это время на своем командном пункте. Он поднял тревогу. Огнем береговых батарей и орудий стоявшего на рейде прорывателя минных заграждений «№ 137» часть английских судов удалось потопить; однако остальные сумели все же высадить десант. Эсминец «Кэмплтаун», имевший на борту мощный подрывной заряд, таранил внешние ворота большого шлюза. Немецкая охрана порта и части, дислоцировавшиеся здесь, были подняты по тревоге и начали борьбу с высаженным десантом. В это время английские отряды «коммандос» вели подготовку к взрыву шлюзов и сооружений порта. В ходе ожесточенных рукопашных схваток англичан удалось оттеснить обратно на суда. При выходе англичан в море немецкая артиллерия потопила еще 13 десантных судов. На берегу было захвачено в плен свыше 100 человек. В бою особо отличились экипажи 16-й флотилии тральщиков, которым удалось отстоять шлюзы и укрытия базы подводных лодок. В предрассветной мгле немецкие торпедные катера атаковали английские эсминцы, которые ожидали близ Сен-Назера возвращения высланных на операцию десантных судов. После короткого боя английские эсминцы ушли под прикрытием дымовой завесы. Одно английское десантное судно, потерявшее способность двигаться, осталось в руках немцев.

Несмотря на всю внезапность и смелость действий англичан, этот налет не смог воспрепятствовать входу и выходу немецких подводных лодок из своей базы. Ущерб, нанесенный портовым сооружениям, был полностью устранен в ближайшие недели. Однако на заключительном этапе борьбы в Сен-Назере произошла все же крупная неприятность: захваченный немцами английский эсминец «Кэмплтаун», уже после того как немецкие саперы удалили взрыватели из подрывного заряда, находившегося на борту эсминца, через несколько часов все же взлетел на

воздух. При этом погибло большое количество людей, собравшихся сюда в основном из любопытства.

Порты Бискайского побережья и прилегающие к ним морские районы приходилось оборонять главным образом от ударов с воздуха. Совершенно иначе обстояло дело в проливе Ла-Манш. Как вдоль английского, так и вдоль французского берега судоходство по существу никогда не прекращалось. Обе стороны пытались нарушить коммуникации друг друга, однако полного успеха в этом деле, даже в районе Дувра — самой узкой части пролива, — достигнуто не было, хотя вся борьба в Ла-Манше велась только за эти коммуникации. С воздуха ставились минные заграждения до акватория портов включительно; операции по установке минных полей перемежались с действиями эсминцев, миноносцев, торпедных катеров, быстроходных канонерок и дальнобойных батарей армии и флота. Минная война требовала постоянного усиления активности соединений тральщиков, флотилий катерных тральщиков и прорывателей минных заграждений. В качестве последних использовались специально оборудованные торговые суда. Идя в голове конвоя, такой прорыватель минных заграждений излучал перед собой мощное магнитно-силовое поле. Под действием этого поля установленные на дне моря магнитные мины всплывали (если на них не было отсчитывающего приспособления, часового механизма или же просто взрывателя с замедлением, ставившего под угрозу безопасность самого прорывателя заграждений) и взрывались, не причиняя ущерба идущим позади судам.

Частые взаимные нападения на конвои приводили к непрерывным схваткам. Не проходило почти ни одного дня или ночи, чтобы у какого-либо побережья не разгорался бой. Соединения легких кораблей и в особенности торпедных катеров под руководством своего командующего Петерсена постоянно либо атаковали, проявляя при этом замечательное мужество, отвагу и упорство, либо оборонялись от значительно превосходивших сил противника. Нередко им удавалось нанести противнику серьезный ущерб и выйти из боя с довольно небольшими потерями. Что же касается подводных лодок, то воды Ла-Манша стали для них почти недоступными.

Пробная высадка англичан в Дьеппе 18—19 августа 1942 года была отбита главным образом немецкими сухопутными войсками. Военно-морской флот немцев содействовал уничтожению десанта, выставив небольшой отряд в 350 человек, состоявший из моряков запаса, находившихся в ведении коменданта порта, из членов экипажей малых сторожевых кораблей и солдат береговой охраны. Заняв огневые позиции на молу гавани и на морском пляже, этот отряд очутился, таким образом, на переднем крае обороны и понес тяжелые потери. Славные немецкие моряки с исключительным мужеством защищали установленные на молу орудия, огневые позиции 20-мм пушек и пулеметные точки на берегу. Некоторые подразделения этого отряда были уничтожены целиком вплоть до последнего человека. Немецкие корабли охранения, сопровождавшие небольшой караван судов, совершенно случайно наткнулись ночью на отделившуюся от основных сил группу английских десантных судов. В завязавшемся бою несколько судов противника было пущено на дно; немцы потеряли при этом один противолодочный корабль и одно каботажное судно.

#### **БОРЬБА С СОВЕТСКИМ ФЛОТОМ НА ТРЕХ МОРЯХ**

Боевые действия на внутренних морях и в прибрежных водах Севера весьма напоминали по своему характеру борьбу в Ла-Манше. Даже на Ладожском озере, расположенном в северо-западной части России, по-

явились немецкие, финские и — представьте себе! — итальянские быстроходные катера.

После того как Финский залив очистился от льда, несколько десятков русских подводных лодок пытались вырваться на просторы Балтики и Ледовитого океана. Около 26 из них было потоплено. Уцелевшие русские подводные лодки вызвали своими действиями на Балтийском море значительное беспокойство немцев. Проведя 24 атаки, они потопили 8 судов и повредили еще 5. Однако паника, вызванная этими атаками, продолжалась всего 3 недели. Высланные для борьбы с русскими лодками немецкие противолодочные корабли, а также корабли из состава других легких соединений сумели вскоре навести здесь порядок.

В январе 1942 года в северонорвежские фьорды был направлен только что вступивший в строй немецкий линкор «Тирпиц». Через несколько недель туда же прибыли броненосцы «Адмирал Шеер» и «Лютцов», крейсера «Адмирал Хиппер» и «Кёльн», а также флотилия эсминцев. Все эти корабли предназначались для борьбы с десантами противника, высадка которых ожидалась в этот период. Атаки немецких кораблей против вражеских конвоев оказались безуспешными, если не считать некоторых результатов, достигнутых эсминцами, которые в свою очередь понесли серьезные потери.

В течение лета противник не проводил здесь ни одного конвоя, поэтому «Адмирал Шеер» был направлен в Карское море для перехвата русских судов, шедших по Северному морскому пути, а «Адмирал Хиппер», эсминцы и подводные лодки занялись установкой мин у Кольского полуострова и в горловине Белого моря.

В первые 9 месяцев войны с Россией подвоз военных материалов в порты Северного Ледовитого океана обеспечивался лишь одиночными судами. Затем и в этом районе противник перешел к использованию крупных конвоев. Конвои проходили здесь примерно через каждые 4 недели, отражая на своем пути атаки немецких подводных лодок, самолетов и легких надводных кораблей. Приближающийся конвой обычно обнаруживался и атаковывался авиацией. Затем с конвоем сближались подводные лодки и атаковали его суда до тех пор, пока позволяло соотношение скоростей. В ходе таких боев с конвоями 30 апреля 1942 года тяжелому крейсеру англичан «Эдинборо», торпедированному немецкой подводной лодкой, были нанесены настолько тяжелые повреждения, что команде корабля пришлось его затопить. 15 мая точно такая же участь постигла и легкий английский крейсер «Тринидад», подбитый торпедой с самолета-торпедоносца.

Большой ущерб был нанесен немецкими кораблями и американским конвоям. В отдельных случаях из состава конвоя выбывало сразу до 100 тыс. *брт.* Так, например, в бою, происшедшем в начале июля 1942 года, было потоплено много судов противника общим тоннажем до 217 тыс. *брт.*, а в бою, имевшем место в сентябре того же года, — 270 тыс. *брт.* Потери, понесенные в этих боях немецкими подводными лодками, были относительно невелики.

Немецкие, итальянские, а в дальнейшем и румынские корабли, действовавшие на Черном море, оказали немецкой армии значительную помощь при осаде Севастополя, а также во время отражения высадки русских десантов в районах Феодосии, Евпатории и Керчи.

Устанавливая минные заграждения в Севастопольской бухте, корабли держав «оси» значительно затруднили противнику осуществление морских перевозок и весьма облегчили проведение собственных. Несмотря на значительное превосходство противника в силах, немцы сумели добиться определенных успехов. Подводные лодки и торпедные катера по-

стоянно срывали судоходство русских, осуществлявшееся главным образом вдоль побережья Кавказа. За один только сентябрь 1942 года общий тоннаж потопленных судов противника составил 42 тыс. т. 5 августа один из итальянских торпедных катеров сообщил о потоплении им легкого советского крейсера «Красный Крым».

### ВЫСАДКА ЗАПАДНЫХ СОЮЗНИКОВ В СЕВЕРНОЙ АФРИКЕ

Основной целью всех боевых действий обоих противников на Средиземном море по-прежнему продолжало оставаться нарушение морских коммуникаций друг друга. С течением времени потери англичан при перевозках предметов снабжения на остров Мальта и при транзитных перевозках из Англии в Египет стали настолько чувствительными, что англичане были вынуждены перейти к снабжению своих войск, накапливавшихся в долине Нила, кружным путем — через мыс Доброй Надежды и Индийский океан. Хорошо укрепленный остров Мальта временами целые месяцы не использовался в качестве транзитного порта. Систематические дневные и ночные налеты немецко-итальянской авиации настолько тормозили снабжение самой Мальты, что у англичан возникли серьезные опасения за возможность удержать остров в своих руках. Остается совершенно непонятным, почему операция по захвату этой важнейшей английской военно-морской базы была заменена наступлением на Египет, да еще в такой обстановке, когда Гитлеру пришлось окончательно похоронить свои замыслы относительно захвата Гибралтара в связи с отказом Испании принять участие в операции по его захвату.

В ходе борьбы на морских коммуникациях противник потерял значительное количество транспортов с весьма ценным грузом; кроме того, было потоплено несколько крупных боевых кораблей англичан и уничтожено большое число мелких боевых единиц. 11 августа 1942 года четырьмя торпедами, выпущенными подводной лодкой капитан-лейтенанта Розенбаума, был пущен ко дну английский авианосец «Игл». Почти одновременно с этим другая немецкая подводная лодка нанесла легкому крейсеру «Каиро» такие повреждения, что 12 августа его пришлось затопить. Еще через сутки английские корабли, шедшие в составе одного конвоя, понесли не менее тяжелую потерю: у берегов Туниса итальянской подводной лодкой был потоплен легкий крейсер «Манчестер». Конвой прибыл в мальтийскую гавань Ла-Валетту в сильно потрепанном виде: одни только немецкие торпедные катера сообщили о потоплении ими 4 крупных английских транспортных судов.

В восточной части Средиземного моря англичане потеряли 3 легких крейсера: 30 марта был потоплен «Найад», 3 июля — «Гермион», а 9 октября 1942 года — легкий крейсер «Ковентри».

Из состава крейсеров итальянцы потеряли также 3 боевых единицы. 1 апреля 1942 года у острова Стромболи английской подводной лодкой был торпедирован легкий крейсер «Делле Банде Нере». 15 июня 1942 года погиб следовавший в составе эскадры тяжелых крейсеров «Тренто». Он был сначала торпедирован английским самолетом-торпедоносцем, а через несколько часов — окончательно добит подводной лодкой. Наконец, 4 декабря 1942 года жертвой бомбардировки английской авиации стал легкий крейсер «Аттендоло», стоявший в гавани Неаполя.

Недостаточная живучесть итальянских кораблей была наиболее ярко доказана 23 марта 1942 года. Во время разыгравшегося в этот день шторма затонули 2 крупных эсминца — «Лансиере» и «Сирокко», возвращавшиеся на свою базу после небольшого морского боя в заливе

Большой Сирт. Вместе с кораблями погибла и большая часть их экипажей.

Еще 5 эсминцев, 4 миноносца и 1 посыльное судно итальянцев были потоплены во время сопровождения ими своих караванов подводными лодками и авиацией противника. Интересно отметить, что один из указанных эсминцев был потоплен по ошибке своей же подводной лодкой! Бросается в глаза большое количество итальянских подводных лодок, потопленных лодками англичан. Из 86 подводных лодок, потерянных итальянцами в ходе войны (до 7 сентября 1943 года), по меньшей мере 18 были потоплены торпедами английских лодок. Подобный процент является исключительно высоким, и его нельзя объяснить одним только превосходством противника в техническом оснащении.

В боевых действиях на Средиземном море приняли участие и переброшенные сюда по внутренним каналам Франции немецкие торпедные катера. Когда был взят обратно Тобрук, флотилия немецких торпедных катеров во главе с капитан-лейтенантом Кемнаде атаковала уходившие из гавани суда противника; все они были потоплены, за исключением 3, которые удалось захватить. Наиболее важной задачей, решенной немецким флотом на этом театре, был подвоз предметов снабжения итало-немецким войскам во время их быстрого продвижения в Киренаике и в Египте. При этом, как правило, в составе конвоев итальянских кораблей и судов почти не бывало.

Несмотря на то, что высадка англо-американских войск в Африке ожидалась уже давно, она все же была внезапной, начавшись 8 ноября 1942 года. Оборона французских войск, находившихся в Северной Африке, была скорее символической, чем действительной. Более серьезное сопротивление, особенно в Оране и Касабланке, оказал французский флот, потерявший в ходе боев несколько кораблей и около 500 человек убитыми. Преодолев сопротивление, союзники высадили свои войска с большого количества хорошо защищенных и оборудованных транспортных судов. Главными пунктами для высадки войск западные союзники выбрали порты Оран и Алжир, а затем Бон, Бужи и ряд более мелких гаваней. Здесь были впервые применены для десантирования мелкие десантные суда, постройка которых началась после неудачного десантирования в Дьеппе. На северо-западном побережье Африки американцы, встретив вначале некоторое сопротивление, заняли порты Касабланку, Федалу, Сафи и Махдию. После долгих колебаний французскому адмиралу Дарлану пришлось передать англичанам и американцам французские территории в Северной Африке. Ему, однако, были оставлены полномочия главнокомандующего французскими войсками на этой территории. Вскоре после этого адмирал погиб от направленной в него пули какого-то политического фанатика.

Подводный флот и авиация стран «оси» оказывали высадке англо-американцев посильное сопротивление, но добиться решительного успеха им не удалось, хотя союзники и потеряли при этом 5 боевых кораблей и 15 транспортов.

В качестве первой ответной меры немцев на капитуляцию французов в Северной Африке была оккупирована Южная Франция и остров Корсика, а несколько позднее (27 ноября 1942 года) немецкими войсками была занята и военно-морская база Тулон, которую вначале не оккупировали только потому, что военно-морской флот французов проявил большую лояльность по отношению к немцам.

Во время оккупации Тулона французскими экипажами были потоплены или повреждены почти все находившиеся в этой гавани корабли (3 линкора, 7 крейсеров, 1 авиатранспорт, 25 эсминцев и значительное

количество подводных лодок); только 3 подводным лодкам удалось уйти в Северную Африку. 5 подводных лодок, 8 тральщиков и 4 посыльных судна были впоследствии отремонтированы и переданы итальянскому флоту; несколько мелких кораблей было включено в состав немецких военно-морских сил. Находившиеся во французских средиземноморских портах торговые пароходы были отправлены в Италию. Это в значительной мере восполнило те тяжелые потери, которые понес итальянский торговый флот на средиземноморских коммуникациях.

11 ноября немцы провели еще одно ответное мероприятие: в Бизерте и Тунисе были высажены с воздуха немецкие и итальянские войска; одновременно в указанные порты прибыли немецкие торпедные катера и минные тральщики, имевшие задачу обеспечить портовые сооружения от разрушений. Вначале события разворачивались для немцев и итальянцев довольно благоприятно, но затем фактор внезапности оказался исчерпанным, а всякие последующие войсковые перевозки морем стали наталкиваться на большие трудности. Потери тоннажа в этом районе достигли в конце концов внушительной цифры — 120 тыс. *брт*. Несмотря на немецкую помощь, итальянцы не сумели организовать достаточную защиту даже небольших по протяженности морских коммуникаций между Италией и Тунисом. Немцы потеряли здесь единственный действовавший на Средиземном море эсминец «Гермес». Этот эсминец был в свое время захвачен немцами на одной из греческих верфей и достроен ими.

Большие потери к этому времени понесла и итальянская авиация. Теперь даже и с чисто количественной точки зрения она не представляла собой серьезной боевой силы. Мощь немецкой авиации была также значительно ослаблена, так как основные ее силы были заняты на сухопутных фронтах.

### ПРОРЫВ БЛОКАДЫ ТОРГОВЫМИ СУДАМИ

Команды торговых судов, предназначенных для прорыва блокады и поддержания минимально необходимой торговой связи со странами Дальнего Востока, комплектовались, как правило, из моряков торгового флота, за исключением прислуги зенитной артиллерии, состоявшей из военных моряков. Такие суда продолжали доставлять германской промышленности каучук, олово, легирующие металлы для производства высокопрочной стали, а также различные минеральные масла. До параллели Азорских островов действиями прорывателей блокады руководил штаб оперативного руководства войной на море, а затем — командование группой военно-морских сил «Запад», находившееся в Париже. Оно составляло для прорывателей блокады графики захода в западнофранцузские гавани, и главным образом в Бордо. Их команды имели указание в случае необходимости топить свои суда, но не допускать их захвата противником.

В 1941 и 1942 годах примерно 70% всех прорывателей блокады доходило до места назначения. Начиная с осени 1942 года в связи с усилением вражеской воздушной разведки потери увеличились. Из 35 пароходов, вышедших в Германию из портов Восточной Азии, ее берегов достигло только 16. Последним судном, вернувшимся из подобного плавания (в декабре 1943 года), был пароход «Озорно», благополучно совершивший несколько рейсов в самых тяжелых условиях. Его капитан Гельман честно заслужил полученный им Рыцарский железный крест. Железным крестом были награждены и многие другие капитаны и матросы.

Нет ничего удивительного в том, что для англичан прорыватели блокады были своего рода бельмом на глазу! В середине декабря 1942 года английская подводная лодка выгрузила близ устья Жиронды отряд «ком-

мандос» на 6 шлюпках. Этому отряду было поручено добраться на веслах до Бордо и навесить на стоявшие в порту немецкие транспорты подрывные заряды. Взорвав суда, англичане должны были уйти через франко-испанскую границу. Операция удалась лишь частично. Три парохода получили повреждения, однако подрывные заряды оказались слишком слабыми, чтобы потопить суда. Немцам потребовалось всего лишь несколько недель, чтобы полностью устранить полученные судами повреждения. Части подрывников удалось скрыться, несколько человек погибло во время преследования, а около половины было захвачено в плен и расстреляно по требованию службы безопасности и личному приказу Гитлера. Командующий группой военно-морских сил «Запад» дважды протестовал против данного решения, поскольку эти смелые люди отнюдь не заслужили подобного наказания, и казнь их была незаконной с военно-юридической точки зрения.

### ЯПОНЦЫ ЗАВОЕВЫВАЮТ ИНДОНЕЗИЮ

Еще в январе 1942 года японцы заняли весь остров Борнео и высадили первые десанты на Целебесе и Амбоине. Пытаясь предотвратить готовившуюся японцами высадку на Суматре и Яве, голландский контр-адмирал Доорман дважды пытался перехватить японцев, используя для этого военные корабли Голландии и США. В обоих случаях его эскадра оказывалась обнаруженной японскими воздушными разведчиками и, подвергаясь ударам с воздуха, была вынуждена возвращаться назад.

Западные союзники попытались также усилить гарнизон острова Тимор, однако это мероприятие совпало с подходом к острову японской эскадры, имевшей задачу захватить его. Подвергшись налету незначительных сил авиации японцев, союзная эскадра вернулась в порт Дарвин. Здесь 19 февраля 1942 года она была атакована эскадрильями бомбардировщиков, поднятых с 4 японских авианосцев, входивших в состав эскадры, прикрывавшей высадку десанта на остров Тимор. Кроме авианосных самолетов, в налете приняли участие 54 японских самолета, базировавшихся на Целебес. Этот массированный удар японской авиации причинил серьезный ущерб эскадре союзников и портовым сооружениям. С оккупацией острова Тимор воздушное сообщение между Австралией и Голландской Индией было прервано.

После почти безрезультатного для обеих сторон боя у острова Бали 27 февраля 1942 года здесь произошло крупное сражение между двумя крейсерскими эскадрами, продолжавшееся целый день. В этом сражении голландцы потеряли свои легкие крейсеры «Де Рюйтер» и «Ява», а также один эсминец; англичане лишились 2 эсминцев; у японцев пострадал лишь один эсминец: получив тяжелые повреждения, он был вынужден выйти из боя. В ночь на 1 марта уцелевшие после боя корабли союзников: американский тяжелый крейсер «Хаустон» и австралийский легкий крейсер «Перт» столкнулись в проливе Сумба с превосходящими силами японцев и погибли в неравном бою, израсходовав все боеприпасы. Одновременно один голландский эсминец был вынужден выброситься на берег. Последний уцелевший после боя 27 февраля крупный корабль союзников — английский тяжелый крейсер «Эксетер», следуя в сопровождении 2 эсминцев через Яванский пролив, встретился с 4 японскими тяжелыми крейсерами. Произошел короткий бой, в котором все 3 корабля союзников были потоплены. Через несколько дней в районе южнее Явы японцы уничтожили еще 2 эсминца, 2 канонерки и военно-морской танкер. Так было сломлено последнее сопротивление западных союзников в Индонезии.

В начале марта 1942 года японцы полностью оккупировали острова Суматру и Яву. Одновременно их части заняли столицу Бирмы Рангун, а через два месяца английские войска были полностью вытеснены из этой страны. С оккупацией Индонезии японцы в полной мере обеспечили себя основным продуктом питания — рисом.

Значительных успехов добились японцы и на других островах южных морей. Преодолев незначительное сопротивление западных союзников, они подняли флаг страны восходящего солнца в Рабауле (архипелаг Бисмарка), Кавиенге (о. Новая Ирландия), Бугенвиле (Соломоновы острова), Лаэ и Саламауа (о. Новая Гвинея).

Кроме 500 авианосных самолетов, японцы использовали в борьбе с западными союзниками 500 сухопутных самолетов морской авиации, а также 600 самолетов сухопутных сил. Японская авиация повсюду либо вытеснила, либо уничтожила авиацию союзников в воздухе и на недостаточном оборудованных и защищенных аэродромах. Цели, поставленные Японией на первом этапе войны, были достигнуты ею сравнительно быстро и ценой весьма малых потерь!

Заняв Андаманские и Никобарские острова, находящиеся северозападнее Сингапура, соединения японского флота предприняли рейд на Цейлон. Ранним утром 5 апреля 1942 года над Коломбо появились эскадрильи, поднятые с 5 японских авианосцев. Английские корабли были своевременно предупреждены о налете, поэтому японцам удалось застать в гавани и потопить лишь 1 эсминец и 1 вспомогательный крейсер противника. Зато наземным объектам был нанесен весьма серьезный ущерб. Непосредственно вслед за этим японские воздушные разведчики обнаружили 2 тяжелых крейсера англичан — «Корнуэлл» и «Дорсетшир», шедших на соединение с эскадрой адмирала Сомервилля, который уклонился от боя с японцами в связи с недостатком у него самолетов. Японские летчики легко расправились с обоими кораблями; через несколько минут, пораженные бомбами, крейсера исчезли под водой. Четыре дня спустя японцы совершили налет на Тринкомали — порт, расположенный на восточном побережье острова Цейлон. Однако англичане, зная о предстоящем нападении японцев, вывели свои корабли и отсюда; японцы сумели повредить только портовые сооружения и верфи. Часть выведенных из Тринкомали кораблей японцы вскоре обнаружили и уничтожили (авианосец «Гермес», 2 небольших военных и 1 грузовое судно). Вслед за этим соединения надводных кораблей адмирала Нагумо начали борьбу с торговым флотом противника в Бенгальском заливе, а японские подводные лодки добились немалых успехов, действуя у западного побережья Индии. В общей сложности в этом районе японцы уничтожили значительное число судов противника общим водоизмещением до 140 тыс. т. Англичане снова получили сильный «удар в челюсть»!

В первых числах января 1942 года командование тихоокеанским флотом США принял адмирал Нимиц. Несмотря на то, что его общая задача сводилась преимущественно к обороне, он очень скоро начал сочетать ее с наступательными действиями. Нападения небольших групп американских авианосцев на японские опорные пункты в южных морях Тихого океана, так же как и налеты бомбардировщиков на Токио, благоприятно отразились на моральном состоянии личного состава американского флота. Японцы со своей стороны были уверены, что американские бомбардировщики, появившиеся над их столицей, поднялись с аэродромов острова Мидуэй, поэтому они поставили себе задачей как можно быстрее овладеть этим островом. Поскольку неожиданных ударов по Японии можно было ожидать и со стороны американских сил, базировавшихся на западную группу Алеутских островов, то было решено за-



нять и эти острова. Наконец, японцы приняли решение о захвате Порт-Морсби, расположенного на южном побережье Новой Гвинеи. Этот порт, по замыслам японцев, должен был стать их основным опорным пунктом для борьбы с Австралией.

Таким образом, в свои далеко идущие планы японцы включали захват острова Мидуэй, Алеутских островов и Порт-Морсби. В последующем японцы наметили занять и Новую Каледонию, а также острова Фиджи и Самоа.

Высадка в Порт-Морсби и в Тулаги (восточная группа Соломоновых островов) была намечена на 7 мая 1942 года. Для выполнения же этой задачи вице-адмиралу Иноуе были выделены весьма слабые силы. Это объяснялось тем, что командующий японским флотом адмирал Ямато хотел сохранить значительную часть своих кораблей для проведения операции по захвату острова Мидуэй. Тулаги был занят японцами без боя. Что же касается японских кораблей, следовавших к Порт-Морсби, то 7 мая они были обнаружены самолетами с американских авианосцев. В небольшой схватке с японцами американские летчики потопили японский авианосец «Шохо». Через день в Коралловом море обе группы авианосцев встретились и завязали бой, в ходе которого был потоплен американский авианосец «Лексингтон», а японский авианосец «Шокаку», получивший три прямых попадания, выбыл из строя на несколько месяцев. Вице-адмирал Иноуе вынужден был повернуть свои корабли обратно. В общем, японцы достигли значительного тактического успеха, однако американцам все же удалось помешать высадке японцев в Порт-Морсби.

### СЕРЬЕЗНАЯ НЕУДАЧА ЯПОНЦЕВ У ОСТРОВА МИДУЭЙ

Для того, чтобы отвлечь внимание американцев от планируемой ими высадки десанта на остров Мидуэй, японцы организовали и провели целый ряд мероприятий. Так, например, японские самолеты атаковали гавань Датч-Харбор, расположенную в восточной части Алеутских островов, а японские десанты были высажены на островах Атту и Кыска, находящихся в западной части тех же островов. Малые подводные лодки японского флота совершили, хотя и без особого успеха, нападения на Сидней (Австралия) и Диего-Суарес (о. Мадагаскар).

Для участия в операции против острова Мидуэй адмиралом Ямато было выделено 11 линкоров, 12 авианосцев, 12 крейсеров, 50 эсминцев и 15 подводных лодок. Для действий против Алеутских островов было сосредоточено 5 крейсеров, 3 авианосца, 11 эсминцев и 6 подводных лодок. Если к тому же учесть, что значительная часть японского флота еще была связана действиями в южных морях Тихого океана, то нельзя не признать, что такое распределение сил флота было равносильно их распылению, которое можно объяснить не чем иным, как недооценкой японцами своего противника.

Благодаря хорошо налаженной радиоразведке американцы сумели разгадать, где японцы нанесут свой главный удар. В состав двух эскадр, созданных американцами, входило 3 авианосца, 8 крейсеров и 15 эсминцев. Гарнизон острова Мидуэй был серьезно усилен и располагал теперь 27 истребителями и 67 бомбардировщиками; кроме того, здесь находились и 37 летающих лодок, предназначенных в основном для ведения разведки, но пригодных и к использованию в качестве бомбардировщиков или самолетов-торпедоносцев.

3 июня 1942 года летающие лодки, базировавшиеся на Мидуэй, обнаружили приближающуюся японскую эскадру. Они пытались атаковать японцев, но их попытки ни к чему не привели. Утром 4 июня 108 само-

летов, поднятых с японских авианосцев, совершили налет на остров; при этом 35 машин было сбито американцами. Не сумев ничего добиться в ходе первого налета, японцы хотели совершить второй, однако для этого у них не осталось времени: один из бортовых самолетов их флота обнаружил шедшую к острову группу американских авианосцев контр-адмирала Спруэнса.

Тем временем с аэродромов острова Мидуэй поднялись в воздух американские бомбардировщики. Но в ходе воздушного налета на японскую эскадру ни одному из 42 самолетов не удалось достичь прямого попадания. Еще большая неудача постигла самолеты-торпедоносцы, поднятые с авианосцев «Хорнет», «Энтерпрайз» и «Йорктаун»: из 42 машин обратно вернулись только 6, а сброшенные ими торпеды не причинили японским кораблям никакого ущерба. Безуспешными были и действия 35 пикирующих бомбардировщиков, выпущенных с авианосца «Хорнет». Не найдя противника и израсходовав все горючее, они были вынуждены сделать посадку на острове Мидуэй.

Но военное счастье не вечно! Примерно в 10 час. утра капитан 3 ранга Маккласки, командир группы пикирующих бомбардировщиков, поднятых с авианосца «Энтерпрайз», замечает японские авианосцы, занятые отражением атак самолетов-торпедоносцев. Он бросает свои самолеты на авианосцы «Кага» и «Акаги», которые получают в общей сложности от 3 до 4 попаданий. Через несколько минут пикирующие бомбардировщики авианосца «Йорктаун» обрушиваются на авианосец «Сориу». Получив три прямых попадания, японский авианосец теряет управление и окутывается пламенем. Американская подводная лодка «Наутилус» выпускает по авианосцу три торпеды, однако тот продолжает упорно держаться на воде и лишь вечером после взрыва накопившихся в трюмах гремучих газов окончательно идет ко дну. Почти одновременно с ним и по той же самой причине тонет и японский авианосец «Кага». Горящий «Акаги» на следующее утро добивается торпедами.

Японский авианосец «Хириу», находящийся несколько в стороне, в 11 час. утра выпускает в воздух свои пикирующие бомбардировщики, а еще через два с половиной часа — свои самолеты-торпедоносцы. Объединившись, они успешно атакуют авианосец «Йорктаун». Потеряв 12 самолетов из 18, японские летчики добиваются трех попаданий. Двух попаданий достигают и самолеты-торпедоносцы, теряя при этом 6 машин. Получив серьезнейшие повреждения, авианосец продолжает удерживаться на поверхности воды до полудня 6 июня, пока его не топят торпедой, выпущенной с подводной лодки. 10 поднятых с «Йорктауна» самолетов лишаются своей базы и вынуждены сесть на авианосец «Энтерпрайз». Под командованием того же Маккласки эти самолеты вместе с самолетами «Энтерпрайз» вскоре атакуют японский авианосец «Хириу». В последний попадает не менее пяти бомб, отчего на нем вспыхивает большой пожар. Утром 5 июня 1942 года он идет ко дну.

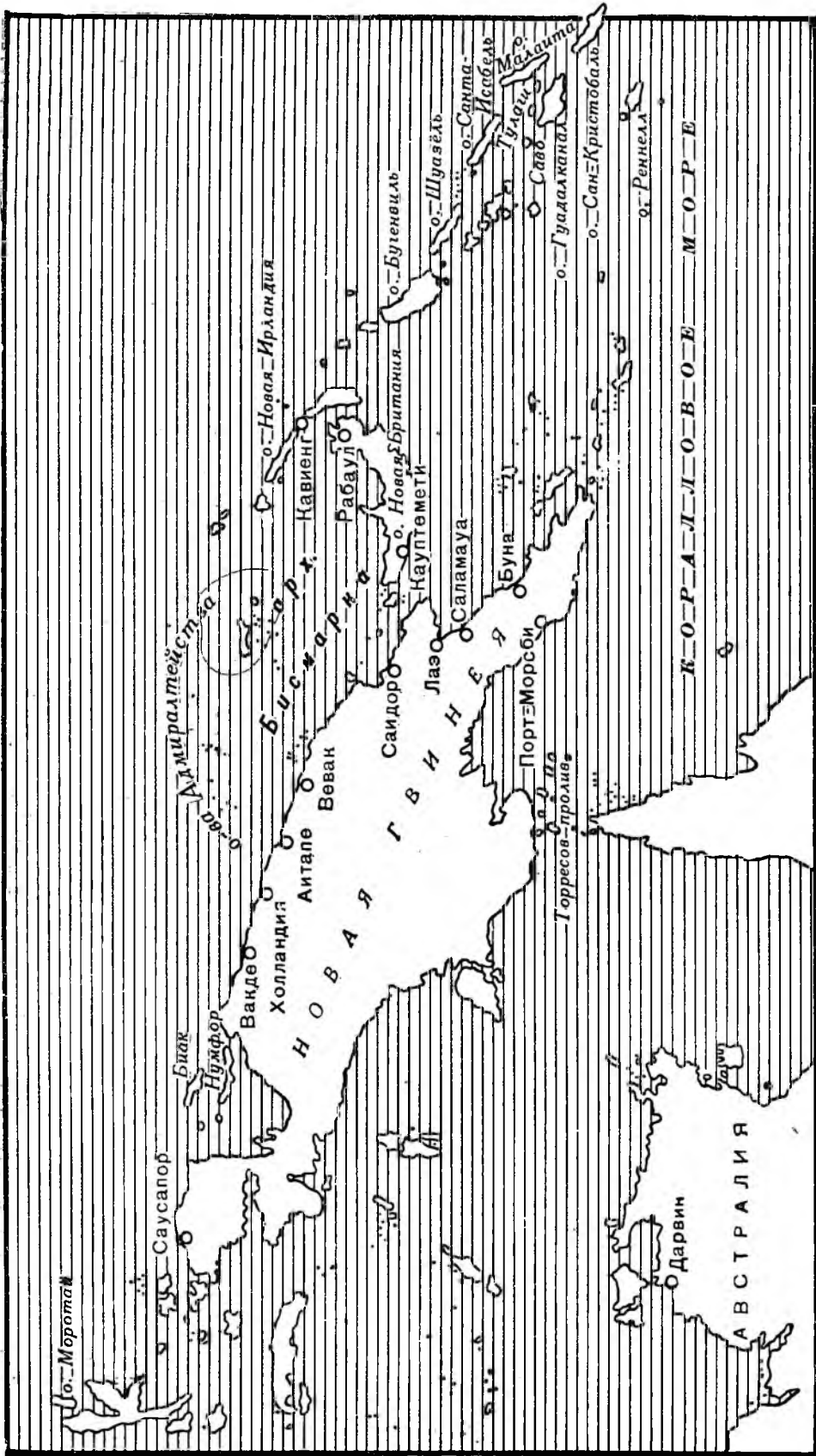
В ночь на 5 июня Ямамото, линкоры которого еще не сделали ни одного выстрела, приказывает своему флоту повернуть обратно. Ему становится ясно, что он не сумеет сблизиться с более быстроходными эскадрами американцев. Внезапно 2 японских тяжелых крейсера «Микума» и «Могами», только что легшие на обратный курс, сталкиваются друг с другом, неудачно отвернув от торпеды, выпущенной американской подводной лодкой. Первый из них вскоре весьма удачно атакуется пикирующим бомбардировщиком с острова Мидуэй. 6 июня потерпевшие аварию японские корабли подвергаются новым атакам с воздуха, в ходе которых японские корабли получают еще несколько попаданий. «Микума» тонет, а крейсеру «Могами» удается уйти в сопровождении 2 эсминцев.

Второстепенная операция, проведенная японцами летом 1942 года против Алеутских островов, также не увенчалась успехом. Несмотря на все уловки японцев, адмирал Нимиц не позволил себя обмануть и вывел свои лучшие силы на юг. Высадка японских десантов на Алеутских островах прошла согласно заранее намеченному плану, но разгромить американский флот японцам здесь не удалось, как не удалось и военно-воздушным силам Японии подавить базу американской авиации в Датч-Харборе. 7 марта 1943 года при попытке японцев провести свой конвой на захваченные острова между японскими кораблями прикрытия и значительно уступавшей им в силе американской эскадрой произошел бой, не принесший ни той, ни другой стороне никаких результатов. Еще через два месяца американцы вернули обратно остров Атту, а что касается острова Кыска, то японцы сами заблаговременно (в августе 1943 года) увели от туда свои войска.

### КРОВОПРОЛИТНАЯ БОРЬБА ЗА ОСТРОВ ГУАДАЛКАНАЛ

После сражения у острова Мидуэй адмирал Нимиц решил сам перейти в наступление, хотя на первых порах для проведения десантных операций в его распоряжении была всего-навсего одна дивизия морской пехоты. С этими силами он решился отобрать у японцев Гуадалканал и Тулаги, где противник уже начал крупное аэродромное строительство. 7 августа 1942 года аэродром в Тулаги был неожиданно захвачен высаженным американцами десантом, а еще через день в их руках был уже весь остров. Японские самолеты пробовали атаковать американские десантные суда, однако никаких ощутимых результатов они не достигли. Тогда японцы выслали для срыва десантной операции противника 7 крейсеров под командованием контр-адмирала Микавы. Группа американского флота, обеспечивавшая высадку десанта, состояла из 5 крейсеров и 4 эсминцев, находившихся к северу и югу от острова Саво. Оплошность экипажа одного из американских эсминцев прикрытия позволила японцам подойти вплотную к 2 американским крейсерам и открыть по ним такой губительный огонь, что уже через несколько минут оба корабля оказались выведенными из строя. Вскоре их участь разделили и остальные 3 крейсера американцев. «Венсен» и «Куинси» опрокинулись, крейсер «Астория» взлетел на воздух от взрыва артиллерийских погребов. Крейсер «Канберра», получивший серьезные повреждения, пришлось затопить, выпустив в него торпеду. Один из эсминцев, атакованный японскими бомбардировщиками, затонул вместе со всей командой. Некоторые потери понесла и эскадра контр-адмирала Микавы: незадолго до возвращения японских кораблей на свою базу американская подводная лодка потопила тяжелый крейсер «Како».

В последующие недели за остров Гуадалканал развернулась тяжелая борьба, в ходе которой были уничтожены американский авианосец «Уосп» и 1 эсминец; 3 других американских корабля, получив большие повреждения, выбыли из строя на весьма продолжительное время. Японская эскадра потеряла здесь авианосец «Риуйо», а еще один авианосец японцам пришлось отправить на базу для капитального ремонта. 11 октября 1942 года американцы сумели отомстить за свое недавнее поражение у острова Саво. В непосредственной близости от этого острова их радиолокационным установкам удалось обнаружить японскую эскадру крейсеров. Вскоре из состава этого соединения были уничтожены крейсер «Фурутака» и 1 эсминец. На следующее утро американские пикирующие бомбардировщики потопили еще 2 эсминца, которые, спасая утопающих, слишком долго задержались в районе боя, произошедшего



Новая Гвинея и Соломоновы острова.

накануне. Сменяя друг друга, японские линкоры, крейсера и бомбардировочная авиация пытались вывести из строя аэродром «Гендерсон Филд», однако выполнить эту задачу им не удалось. Не помогли и бешеные атаки высаженных на остров японских войск (26 тыс. человек из состава сухопутных сил и 3 тыс. человек из состава морской пехоты). В этих боях погиб японский легкий крейсер «Иура», поддерживавший своим огнем боевые действия наземных войск.

Командующий японским флотом стремился во что бы то ни стало вытеснить американцев с Гуадалканала. Поэтому 24 октября 1942 года он дал американцам большое сражение у островов Санта-Крус, в ходе которого был потоплен американский авианосец «Хорнет», а ряду других кораблей обеих сторон были нанесены тяжелые повреждения. Не добившись решительного успеха, японцы отложили свои наступательные действия на неопределенный срок.

12 ноября 1942 года американские разведывательные самолеты снова обнаружили приближение японской эскадры к острову Гуадалканал. К этому времени сухопутные войска обеих сторон, находившиеся на острове, получили некоторые подкрепления, но на море японцы по-прежнему сохраняли бесспорное преимущество. Сильной японской эскадре американцы смогли противопоставить только 5 крейсеров и 8 эсминцев. Разгорелся ожесточенный ночной бой, в первые же минуты которого были убиты оба американских адмирала — Каллаган и Скотт. Это вызвало в американской эскадре невообразимую неразбериху. Легкий крейсер «Атланта» был тут же потоплен, а на следующий день японская подводная лодка потопила и легкий крейсер «Джюно». Кроме того, погибли еще 4 американских эсминца. У японцев серьезные повреждения получил линкор «Хирией»; вскоре он был окончательно потоплен тремя торпедами, сброшенными с самолета авианосца «Энтерпрайз».

В ночь с 13 на 14 ноября 1942 года аэродром «Гендерсон Филд» снова был обстрелян 2 японскими крейсерами. Но не успели крейсера лечь на обратный курс, как один из них — «Кинугаса» — был потоплен американскими бомбардировщиками, вылетевшими с аэродрома. Преследуя японские крейсера, американские летчики обнаружили подходящий к этому району японский конвой. Они атаковали суда конвоя и потопили 7 транспортов. Команды погибших судов и войска, находившиеся на них, были спасены эсминцами конвоя. Тем временем с юга к месту боя подошли 2 американских линкора и 4 эсминца, имевшие задачу перехватить приближавшуюся к острову новую группу японских кораблей. В полночь 14 ноября атака 4 американских эсминцев была отбита японцами; 3 эсминца пошли ко дну. Затем в бой вступили линкоры. «Саут Дакота» получил весьма серьезные повреждения, но успел благополучно выйти из боя. Зато «Вашингтон» нанес своему противнику такой ущерб, что японцам пришлось срочно отвести в сторону и затопить свой линкор «Кирисиму». Во время боя между линкорами контр-адмирала Танаке удалось все же высадить часть войск на Гуадалканал, в том числе и тех, которые были подобраны с погибших транспортов. Сами же транспорты спасти не удалось, те из них, на которых ранее возник пожар, утром были добиты американскими самолетами и эсминцами; при этом японцы потеряли значительное количество находившейся на них техники. Высаженные японцами войска оказались на острове почти без боеприпасов и продовольствия. Танака, правда, пытался выйти из положения, выделив часть своих эсминцев для подвоза десанту самого необходимого. По перехваченным радиogramмам противника американский адмирал Хэлси догадался о намерении Танаки и поручил контр-адмиралу Райту с 5 крейсерами и 6 эсминцами сорвать снабжение японского десанта. В ночь

с 30 ноября на 1 декабря 1942 года японские эсминцы подверглись внезапной атаке американских кораблей. Со стороны японцев последовала энергичная контратака, в ходе которой торпеды японцев вывели из строя 4 тяжелых крейсера американцев. «Нортгемптон» был пущен ко дну, а другие 3 крейсера вынуждены были отправиться на базу для капитального ремонта. Несмотря на достигнутый японцами успех, судьба Гуадалканала была решена не в их пользу; исключительные трудности со снабжением заставили японцев принять решение об эвакуации своих войск с острова. После того как японским летчикам удалось потопить еще один тяжелый крейсер американцев — «Чикаго», в начале февраля 1943 года японцы с помощью эсминцев в течение нескольких ночей провели эвакуацию остатков своего десанта. С острова было вывезено около 12 тыс. человек. Общие потери японцев в боях за остров составили 24 тыс. человек и примерно 1150 самолетов, вместе с которыми погибли и отборные экипажи, отлично подготовленные и имевшие большой боевой опыт. И если американцы смогли быстро восполнить свои потери, то для японцев это оказалось просто невозможным! Невольно хочется сравнить их положение с тем, в котором оказалась во время войны немецкая авиация. Потери военно-морских сил обеих сторон были примерно одинаковы и не превышали допустимых размеров. Однако японский торговый флот понес ни с чем не сравнимые потери. Только у одних Соломоновых островов во время снабжения своего десанта на Гуадалканале японцы потеряли транспортные суда общим водоизмещением до 300 тыс. т, а общие потери японского флота от подводных лодок, самолетов и мин за первый год войны составили 890 тыс. т. С самого начала военных действий подводные лодки США имели разрешение топить японские торговые суда без всякого предупреждения; цифры потопленного этими лодками тоннажа могли бы увеличиться еще на несколько сот тысяч тонн, если бы не некоторые недостатки в американских торпедах. Торпеды плохо держали заданную глубину, электрические и механические взрыватели страдали от ряда конструктивных недостатков. К сожалению, и в этом отношении приходится провести печальную параллель: такие же точно недостатки были характерны и для немецких торпед не только первого года войны, но и несколько более позднего периода.

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1943 году

### ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА

В конце декабря 1942 года немецкие корабли потерпели неудачу при попытке напасть на конвой, шедший в один из северных русских портов. Это привело к тому, что Гитлер отдал приказ о сдаче на слом всех крупных кораблей немецкого флота. Позднее он вынужден был отменить свой приказ. После целого ряда других существенных расхождений с Гитлером и после неоднократных и безуспешных попыток убедить Геринга в необходимости организации военно-морской авиации гросс-адмирал Редер подал рапорт с просьбой о замене. Гитлер согласился, и 30 января 1943 года Редер был назначен главным инспектором военно-морских сил. Из всех предложенных кандидатов на пост главнокомандующего флотом Гитлер выбрал командующего немецким подводным флотом адмирала Деница.

За три с половиной года борьбы с врагом военно-морские силы Германии добились 'поразительных' успехов, несмотря на то, что силы противника в десять раз превосходили силы Германии (со вступлением в войну США соотношение сил стало для немцев еще более неблагоприятным). Однако война на море, разумеется, не могла не отразиться на боевом составе немецкого флота.

К началу войны в процессе строительства находилось два немецких авианосца. В первые же дни войны работы на одном из них были прекращены, поскольку такой объем работы стал не по плечу судостроительной промышленности Германии. Работы на втором авианосце («Граф Цепелин»), который был построен уже на 90%, некоторое время еще продолжались, правда в более медленном темпе, а затем были приостановлены вовсе. Самолеты, предназначавшиеся для авианосца, оказались устаревшими, к тому же частично их пришлось использовать для других надобностей. На более позднем этапе войны (1942 — 1943 годы) никакая программа перевооружения авиации уже не могла принести немцам реальной пользы в ведении войны.

Теперь крупные корабли немецкого флота могли действовать только в Северном Ледовитом океане против направлявшихся в Россию конвоев. В Балтийском море такие корабли были уже не нужны, поскольку советский флот был наглухо заперт в глубине Финского залива. Времена использования немецких надводных кораблей для войны на океанах прошли безвозвратно. При невиданном усилении активности авиации западных союзников и регулярно ведущейся ими воздушной разведке просторов Атлантики, с использованием авианосцев и новых средств радиолокации всякое появление надводных немецких кораблей могло привести только к их быстрому уничтожению без всякой надежды на успех.

Ведущее место в борьбе на море заняли легкие морские силы. Немецкие подводные лодки, эсминцы, миноносцы, торпедные катера, сторожевые и противолодочные корабли, минные тральщики и катерные траль-

щики, а также строившиеся в значительном количестве самоходные десантные баржи вели поистине героическую борьбу против все более и более увеличивавшего свою мощь военно-морского флота противника.

Англо-американцы стали теперь использовать радиолокационную аппаратуру не только в качестве средств поиска, но и в бомбардировочных прицелах и в приборах управления огнем своей артиллерии. В первые два года войны немецкая радиолокационная аппаратура была по меньшей мере равноценна соответствующему техническому оснащению противника. В дальнейшем все дело развития технических средств испортил Геринг, который распорядился приостановить научно-исследовательскую и научно-техническую работу, аргументировав это весьма близорукими соображениями. «Пусть эти господа, — сказал он про ученых и исследователей, — потаскают на своем горбу винтовку». Когда ошибочность подобной установки стала очевидной, выправить положение в ряде случаев было уже невозможно. Руководители немецкого военно-морского флота также не вполне своевременно поняли всю опасность, связанную с крупными успехами противника в развитии радиолокации, несмотря на то, что этот вопрос часто поднимался командирами боевых кораблей.

Насколько бесконечной была неосведомленность немцев о военно-промышленном потенциале противника, показывает беседа адмирала флота Маршалля с Гитлером, имевшая место в октябре 1943 года. Маршалль указал на большую тревогу, охватившую весь немецкий народ за то незавидное положение, в котором оказались немецкий подводный флот и авиация. Не согласившись с мнением Маршалля, Гитлер сказал: «Я хочу сделать одно замечание по поводу сказанного вами. В свое время мне говорили, что противник может выпускать в год 10 тысяч боевых самолетов. Тогда мы расценивали эту цифру как пропагандистский трюк, рассчитанный на то, чтобы запугать нас. Тем не менее мною был отдан немедленный приказ увеличить производство самолетов. Сейчас противник действительно выпускает столько самолетов... И все-таки мы сумеем преодолеть опасность!» Самым примечательным в этом высказывании Гитлера является признание того, что как он сам, так и его военные советники в свое время сочли невероятным, что противник может так увеличить производительность авиационной промышленности. А между тем прошло еще немного времени, и противники Германии стали выпускать не 800, а 4 тыс. самолетов в месяц!

Нечто подобное произошло и с кораблестроением. Специалисты штаба оперативного руководства войной на море считали, что те высокие цифры производства, о которых сообщала пресса противника, вполне реальны. Об этом своем мнении они своевременно докладывали верховному главнокомандованию, однако им не верили, называли их пессимистами и нытиками и всячески осмеивали их. Основная часть вины за это также ложится на Геринга. К сожалению, он был не только главнокомандующим немецкой авиацией. Выполняя ряд других важных функций в государстве и состоя в самых тесных связях с Гитлером, он пользовался огромным влиянием во всех областях руководства страной.

#### **САМОЛЕТЫ И РАДИОЛОКАТОРЫ ПРОТИВНИКА СВОДЯТ НА НЕТ УСПЕХИ ПОДВОДНОГО ФЛОТА**

В 1943 году с различных верфей Германии было спущено на воду примерно до 260 подводных лодок. В море ежедневно находилось теперь в среднем около 100 подводных кораблей. Тем не менее начиная с весны 1943 года действия подводных лодок стали гораздо менее успешными. К концу года тоннаж потопленных судов противника составил всего



лишь 2,6 млн. т. По примерным подсчетам, на долю итальянского и японского подводных флотов приходится по 0,2 млн. т.

Начиная с весны 1942 года радиолокационные установки противника стали еще более эффективными, а с осени того же года значительно увеличилось и число американских противолодочных кораблей, действовавших в Атлантическом океане. С весны 1943 года противник, развернув массовое производство радиолокационной аппаратуры, перешел к широкому использованию его для борьбы с подводными лодками. Радиус действия поискового радиолокатора был удвоен и доведен примерно до 220 км.

Кроме того, американцы стали переоборудовать большие грузовые и пассажирские пароходы в эскортные авианосцы. Эскадрильи самолетов, действовавшие с этих кораблей, помогли противнику заполнить «дыру» в противолодочной обороне центральной части Атлантического океана. Подводные лодки стали теперь обнаруживаться с очень больших расстояний. Заметившие их корабли или самолеты противника заставляли немецкие лодки долго маневрировать под водой, а между тем скорость подводной лодки в погруженном состоянии была настолько мала, что в большинстве случаев не позволяла ей занять выгодную позицию для атаки конвоя. При плавании под водой аккумуляторные батареи быстро разряжались, поэтому в ночное время лодке приходилось тратить 3—4 часа на их дозарядку, поднимаясь для этого на поверхность моря. В этот период подводные лодки оказывались совершенно беззащитными против самолетов противника и часто становились жертвами воздушных атак. Пользуясь радиолокаторами, англо-американские летчики приближались к подводным лодкам почти вплотную, переходя в непосредственной близости на планирование. Радиолокационная аппаратура обеспечивала летчикам возможность, даже в самую темную ночь или в самых густых облаках, с потрясающей точностью сбрасывать свои бомбы на ничего не подозревающего противника.

Потери немецкого подводного флота были и в первые годы войны достаточно высокими; однако к маю 1943 года они возросли до 35 процентов от общего числа находившихся в море подводных лодок. От действий в Северной Атлантике подводному флоту пришлось отказаться почти полностью, поэтому подводная война продолжалась главным образом там, где встреча с большим количеством самолетов противника была наименее вероятной. Основные районы действий подводных лодок переместились к берегам Африки, Центральной и Южной Америки, а также в центральную часть Атлантического океана. Значительно больше подводных лодок стало высылаться и в Индийский океан. Благодаря использованию подводных лодок, специально предназначенных для снабжения боевых лодок, последние могли не выходить из контролируемых ими районов. Боевые подводные лодки получили возможность пополнять запасы торпед, боеприпасов, горючего, продовольствия, питьевой воды и прочего непосредственно в открытом море, не возвращаясь на свои базы. Подобным же образом заболевшим и раненым оказывалась и квалифицированная медицинская помощь.

После своего назначения на пост главнокомандующего немецкими военно-морскими силами гросс-адмирал Дениц продолжал по совместительству выполнять и функции командующего подводным флотом. Он считал, что к осени 1943 года немецкому подводному флоту снова удастся поставить противника в критическое положение. Свои надежды он строил на введении «шнорхеля» — длинной трубы, через которую воздух проникал внутрь подводной лодки, что позволяло ей идти на дизель-моторах даже в погруженном состоянии, если, конечно, глубина погруже-

ния не превышала длины «шнорхеля». Для того же, чтобы противник не мог своими радиолокаторами засечь подводную лодку по ее «шнорхелю», последний имел оболочку из губчатой резины. Дениц рассчитывал также на использование улучшенных торпед типа «Цаункёниг» («Крапива»), предназначенных для борьбы с эсминцами и мелкими кораблями, а также акустических торпед и торпед с циркуляцией, предназначенных против крупных кораблей и судов. Учитывалось и влияние дальнейшего совершенствования зенитного вооружения подводных кораблей. Эти надежды Деница оправдались далеко не полностью; правда, потери подводных лодок значительно сократились, но количество потопленных судов противника продолжало оставаться недостаточным. Тогда встал вопрос о применении таких средств, которые позволили бы увеличить скорость подводных лодок в погруженном состоянии и посредством отклонения или поглощения направленных импульсов радиолокатора исключить возможность засечки подводных лодок на поверхности моря. Последняя проблема была уже разрешена в лабораторных условиях, однако для практического использования сделанное открытие до самого конца войны оставалось неприменимым. Что касается первой проблемы — увеличения скорости подводных лодок в погруженном состоянии, — то к этому вопросу мы еще вернемся. В начале 1943 года число спускаемых противником на воду новых судов сравнивалось с количеством судов, уничтожаемых немецкими подводными лодками. Осенью того же года все потери, понесенные торговым флотом противника от подводной войны, оказались уже восполненными.

Используя для транспортировки войск и грузов морем быстроходные транспорты, противник мог теперь даже отказаться от системы конвоев. В частности, перевозки в Россию стали осуществляться одиночными судами, развивавшими скорость порядка 16 узлов. В результате подобных мероприятий потери противника в торговом тоннаже беспрерывно снижались и к концу года упали до 100 тыс. брт в месяц.

Еще в 1941 году одна флотилия итальянских подводных лодок, предназначенных для действий на Атлантическом океане, была перемещена в Бордо. Это позволило значительно сократить каждый выход на задание в Атлантику, а также избавиться от постоянно увеличивавшихся потерь при прорыве подводных лодок через Гибралтар. Итальянская флотилия в меру своих сил всячески поддерживала действия своих немецких братьев по оружию в битве за Атлантику. Даже после перехода итальянского правительства Бадольо на сторону противника эта флотилия еще некоторое время продолжала действовать на стороне Германии.

За 1943 год наибольших успехов в подводной войне добился капитан 3 ранга Лют, на боевом счету которого числилось немалое количество потопленных судов противника (264 тыс. т). За свою смелость он получил внеочередное повышение в чине и был награжден высшим немецким орденом — Рыцарским железным крестом. Не менее успешными были и действия подводных лодок капитан-лейтенантов Лассена и Мора; последний, помимо большого числа торговых судов (200 тыс. брт), пустил ко дну легкий крейсер противника «Дюнедин». Значительных результатов добились и капитан-лейтенанты фон Бюлов, Генке, Гизае, Эммерман, Бранди и Гуттенбергер.

#### БОИ И ПОРАЖЕНИЯ НЕМЦЕВ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

В сентябре 1943 года на острове Шпицберген был высажен не большой немецкий десант, в задачу которого входило разрушение находящихся там угольных шахт, а также радиостанций, метеостанций,

портовых сооружений и перегрузочных устройств, расположенных в Ис-фьорде. Немецкие военные корабли быстро подавили имевшиеся на острове укрепления и, после того как высаженные там войсковые части выполнили свои задачи, благополучно доставили их обратно.

20 июля 1943 года русские предприняли попытку высадить десант в Северной Норвегии, в районе Вардё, однако благодаря объединенным усилиям всех видов немецких вооруженных сил эта попытка была отражена.

Немецкие минные заградители между тем продолжали ставить минные заграждения на подходах к советским портам Северного Ледовитого океана, подвергаясь частым атакам со стороны самолетов и торпедных катеров противника. Таким же налетам подвергались и немецкие конвои, направлявшиеся в основные базы данного района: Вардё, Киркенес и Петсамо. Но, как правило, потери немцев от этих налетов оставались весьма незначительными, а все поставленные задачи всегда выполнялись.

Весной 1943 года, сразу же после окончания ремонта, линкор «Шарнгорст» был перебазирован в самые северные фьорды Норвегии. Вместе с линкором «Тирпиц» и 8—10 эсминцами он должен был напасть на ставшие сравнительно редкими конвои противника. Присутствие немецких кораблей в этом районе мешало англичанам перебросить действовавшие здесь линкоры в Средиземное море или на Дальний Восток, поэтому они стали прилагать все усилия для ликвидации возникшей угрозы.

Здесь, на Севере, для борьбы с «Тирпицем» англичане впервые применили подводные лодки-малютки, которые были доставлены к берегам Северной Норвегии на буксире. 22 сентября 1943 года 4 такие подводные лодки проникли в Альта-фьорд. Двум из них удалось пройти еще дальше, в узкий Каа-фьорд, где на якоре стоял «Тирпиц», прикрытый противоторпедными сетевыми заграждениями. Обоим экипажам сопутствовала удача, так как вход в огражденный участок оказался как раз открытым. Подводники нашли в себе достаточно мужества воспользоваться представившейся неповторимой возможностью. Той и другой лодке удалось подвести свои подрывные заряды под корпус немецкого корабля. Два сильных взрыва потрясли линкор. В средней его части образовалась огромная подводная пробоина. Количество ворвавшейся внутрь корабля воды было сравнительно невелико, но при взрыве пострадали многие чувствительные механизмы, и в частности приборы управления огнем. Второй подрывной заряд причинил тяжелые повреждения ахтерштевню и кронштейнам гребного вала, что лишило линкор способности двигаться. В Норвегии не было ни одного дока, способного принять для ремонта корабль таких гигантских размеров. Отвести же поврежденный линкор в Германию было опасно, так как в этом случае, имея скорость не более 3 узлов и будучи неспособным ни к какому маневру, он, разумеется, мог сделаться легкой добычей англичан. В связи с этим было принято решение произвести ремонт на месте, вызвав для этого плавучую мастерскую и применив кессоны. Таким образом, на ближайšie полгода «Тирпиц» полностью выходил из строя.

После атаки экипажи подводных лодок-малюток затопили свои корабли, а сами сдались в плен. Затопленные подводные лодки немцами впоследствии были подняты.

22 декабря 1943 года немецкий самолет, вылетевший для разведки погоды, обнаружил в 400 милях к западу от порта Тронхейм крупный конвой противника. Конвой шел с небольшой скоростью и держал курс на северо-восток, очевидно, направляясь в один из русских портов Запо-

лярья. На перехват были высланы немецкие подводные лодки из состава флотилии, действовавшей в Северном море. Кроме того, приказ об атаке конвоя противника получил и контр-адмирал Бей, имевший в своем распоряжении линкор «Шарнгорст» и 5 кораблей из состава 4-й флотилии эсминцев.

Конвой шел в составе 19 пароходов и 8 эсминцев прикрытия. Временами к конвою подходили еще 8 крупных эсминцев, которые, как и 3 крейсера, выполняли задачи по дальнему охранению конвоя. Всей операцией по проводке конвоя руководил адмирал Фрэйзер, в распоряжении которого имелась и группа поддержки в составе 1 линкора, 1 крейсера и 4 эсминцев. Погода была плохая, дул сильный юго-западный ветер, перемежавшийся с частыми шквалами дождя и снега.

В 8 час. 40 мин. радиолокаторы легкого крейсера «Белфаст» засекли линкор «Шарнгорст». Завязалась непродолжительная перестрелка, после чего боевое соприкосновение было на некоторое время потеряно. Вскоре после полудня английский крейсер вновь обнаружил своего противника, который подошел к конвою на несколько миль. Группа английских крейсеров, учитывая создавшуюся обстановку, начала действовать более активно. После примерно 20-минутного боя «Норфолк» получил попадание в носовую тяжелую орудийную башню. «Шеффилду» были нанесены незначительные повреждения, главным образом от осколков 280-мм снаряда. Четыре эсминца пытались вслед за этим выйти в торпедную атаку, но немецкий линкор успел лечь на обратный курс и на полном ходу уйти в юго-восточном направлении.

Немецкая флотилия эсминцев утратила зрительную связь с линкором «Шарнгорст» вскоре же после выхода в море; незадолго до полудня она получила приказ по радио — действовать самостоятельно. В 14 час. 30 мин. от командующего поступило новое распоряжение: ввиду плохой погоды возвращаться на свою базу. Флотилия прекратила поиски конвоя и повернула на обратный курс.

В течение всей второй половины дня английские разведывательные корабли продолжали следить за немецким линкором и сообщать своему адмиралу о местонахождении «Шарнгорста». В 17 час. к англичанам подошли основные силы; теперь можно было начинать решительный бой!

Используя осветительные снаряды, линкор «Дьюк оф Йорк» и крейсера «Белфаст», «Норфолк» и «Ямайка» сразу же сосредоточили на немецком линкоре огонь всех своих орудий. Одновременно обе флотилии эсминцев противника поспешили занять позиции для торпедной атаки. Перестрелка длилась около двух часов, однако в связи со слишком большими для ночного боя дистанциями стрельбы (15—20 км) ее результаты были незначительными. «Шарнгорст» получил только одно серьезное повреждение (тяжелым снарядом была выведена из строя носовая 280-мм орудийная башня). Вслед за этим крейсера и эсминцы противника провели еще одну атаку, еще более успешную, чем предыдущая: в линкор попало 5 торпед, и скорость его значительно снизилась. Затем последовала новая непродолжительная артиллерийская дуэль, в которой «Шарнгорст», испытывая недостаток в боеприпасах, ограничился лишь отдельными выстрелами. «Дьюк оф Йорк», подойдя к линкору на дистанцию 7—10 км, добился десяти прямых попаданий, причинивших «Шарнгорсту» серьезный ущерб. Повторная торпедная атака эсминцев английской эскадры и крейсеров «Белфаст» и «Ямайка» закончилась девятью новыми попаданиями. В 19 час. 45 мин. линкор «Шарнгорст» лег на правый борт и начал погружаться в воду. Два английских эсминца, действуя в условиях абсолютной темноты и бурного моря, успели спасти 36 человек из состава его мужественной команды.

С гибелью последнего боеспособного немецкого линкора исчезла всякая угроза для англичан со стороны немецкого надводного флота. Англия получила, наконец, возможность без всякого риска направлять свои крупные боевые корабли на Дальний Восток, где они были весьма нужны для борьбы с Японией.

Несмотря на то, что адмирал Шнивинд, возглавлявший группу военно-морских сил «Север», с самого начала подготовки к действиям в водах Северной Норвегии указывал на отсутствие каких бы то ни было надежд на успех, к его голосу не прислушались. Гросс-адмирал Дениц считал, что ради помощи немецким войскам, сражавшимся на Востоке, стоит пойти на риск и попытаться сорвать снабжение русских армий военными материалами. Бесспорно, неудачным было и назначение на должность командующего немецкой эскадрой такого человека, который, имея большой опыт в командовании эсминцами, недостаточно разбирался в принципах действия тяжелых кораблей. Вскоре после выхода эскадры в море взаимодействие между линкором «Шарнгорст» и эсминцами оказалось нарушенным и восстановить его не удалось, во-первых, из-за неопытности самого командующего, а во-вторых, из-за уже начавшей сказываться нехватки топлива. Четкого взаимодействия не было достигнуто даже внутри флотилии эсминцев.

#### «МАЛАЯ ВОЙНА» БЛИЗ ОККУПИРОВАННОГО НЕМЦАМИ ПОБЕРЕЖЬЯ

В Финском заливе немецким и финским соединениям легких кораблей по-прежнему удавалось держать русский флот взаперти. Однако у берегов Голландии, Бельгии и Франции развернулись ожесточенные морские бои, не прекращавшиеся ни днем, ни ночью. Эти бои вызывались стремлением обеих сторон сорвать друг у друга морские перевозки в этом районе и ограничить действия сторожевых кораблей и тральщиков. Здесь особо отличились немецкие флотилии торпедных катеров под командованием капитанов 3 ранга Фельдта и Ключа, а также экипажи кораблей обер-лейтенантов флота Вуппермана, Мюллера, Вебера и Хауга.

Больших результатов добились в этот период и соединения, подчиненные командующему силами обеспечения на Западе контр-адмиралу Руге. Они несли на себе главную тяжесть повседневных мелких боев и столкновений, связанных с проводкой конвоев и минной войной. Среди них особо отличилось соединение капитана 2 ранга фон Кампца.

В боях 15 апреля, 10 июля и 23 октября 1943 года, проведенных немецкими миноносцами и торпедными катерами, было потоплено несколько английских эсминцев, а также легкий крейсер противника «Кэрибдис». Потери немцев при этом были незначительными.

В ночь с 3 на 4 октября легкие корабли немецкого флота имели столкновение с английскими эсминцами в Бискайском заливе. С 27 по 29 декабря 1943 года в ходе преследования англичанами немецкого прорывателя блокады имели место серьезные бои между немецкими эсминцами и миноносцами, с одной стороны, и английскими крейсерами «Глазго» и «Энтерпрайз» — с другой. В этих боях вместе со своим флагманским эсминцем погиб капитан 1 ранга Эрдменгер. Кроме того, немцы лишились 2 миноносцев.

Начиная с лета 1943 года немало забот немецкому флоту стали доставлять усилившиеся налеты авиации противника. Небольшие немецкие конвои зачастую подвергались ударам авиации противника, действовавшей группами по 40 — 60 бомбардировщиков и истребителей. Однако и здесь англичане не сумели добиться решающего успеха.

На Черном море немецкие, итальянские и румынские легкие боевые

корабли весьма успешно поддерживали свои сухопутные войска, действовавшие на побережье, и в особенности в районе Керченского пролива. Немецким торпедным катерам, подводным лодкам и самоходным баржам к концу года удалось вывести из строя 15 боевых кораблей и около 100 тыс. т грузового тоннажа. При этом особо отличилась флотилия торпедных катеров капитана 3 ранга Бирнбахера. Кроме того, одной итальянской подводной лодке 18 сентября удалось уничтожить советский минный заградитель.

### ИТАЛИЯ НЕ ВЫДЕРЖИВАЕТ НАТИСКА ПРОТИВНИКА

Отказ держав «оси» от операции по захвату острова Мальта постепенно привел к тому, что англичанам удалось полностью восстановить значение этой крепости в качестве основной опорной базы своих морских и воздушных сил. Это значительно затруднило проводку немецко-итальянских конвоев в Ливию и Тунис. В конечном счете именно проблема снабжения сыграла решающую роль в том, что немцам пришлось уйти из Северной Африки. Действовавшие там войска немцев и итальянцев почти перестали получать военные материалы и в особенности горючее.

Несмотря на исключительное осложнение общей обстановки и целый ряд чувствительных потерь, немецкие подводные лодки, действовавшие на Средиземном море, все еще продолжали добиваться существенных успехов. Торпедные катера распространили сферу своих действий до берегов Алжира и в ночь на 12 марта 1943 года потопили там английский эсминец.

Большие потери в боевых кораблях и еще большие потери в транспортном флоте могли пополняться державами «оси» лишь в самых минимальных размерах. Возможности Италии в войне на море были практически исчерпаны; последствия этого не замедлили сказаться как на самой Италии, так и на положении немецкого флота, находившегося в Средиземном море.

Готовясь к захвату Сицилии, англичане 11 июня 1943 года заняли Пантеллерию — небольшой островок, расположенный в Тунисском проливе. Тремя днями позднее капитулировали итальянские гарнизоны островов Лампедуза и Линоса. В ночь на 10 июля 1943 года американские и английские войска были внезапно высажены на южном и восточном побережье Сицилии. В последующие дни и недели подводные лодки, торпедные катера и незначительные силы авиации держав «оси» пытались сорвать переброску войск западных союзников морем. Однако уничтожение нескольких транспортных судов ничего не могло изменить в общем ходе событий. Немцам и итальянцам ничего не оставалось делать, как оставить Сицилию, чтобы сохранить свои силы для дальнейшей борьбы на континенте. При поддержке флота, авиации и зенитной артиллерии немцы и итальянцы сумели вывести с острова подавляющую часть своих войск вместе со всей техникой. При этом было сбито 48 самолетов противника.

Через две недели, 3 сентября 1943 года, западные союзники продолжили свое наступление, высадившись в юго-западной части Калабрии, а 9 сентября — в Салерно. Упорно оборонявшиеся немецкие войска отступили от побережья только под воздействием исключительно интенсивного огня корабельной артиллерии противника. 12 сентября американские дивизии высадились в Таранто<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> В районе Таранто 9 сентября 1943 года высадились не американские дивизии, как утверждает автор, а воздушно-десантная дивизия англичан.— *Прим. ред.*

Полностью истощив свои силы, итальянцы еще с 1 августа 1943 года тайне от немцев начали с генералом Эйзенхауэром переговоры о заключении перемирия. 3 сентября маршал Бадольо подписал перемирие, однако в силу оно вступило только 7 сентября. Сразу же после этого немецкие летчики атаковали итальянскую эскадру, вышедшую в море для сдачи англичанам. Немцы потопили при этом линкор «Рома». Та же участь постигла 6 эсминцев, 4 миноносца, 1 крупную канонерку, а также ряд мелких боевых кораблей итальянцев. Большая часть небоеспособных итальянских кораблей, оказавшихся к этому времени в занятых немцами портах, была либо потоплена своими экипажами, либо сильно повреждена. Немцы сумели, однако, захватить и в дальнейшем использовать на своей стороне итальянский линкор «Кавур», стоявший в Триесте, тяжелый крейсер «Гориция», находившийся в Специи, легкий крейсер «Бари», ремонтировавшийся в Ливорно, а также 6 эсминцев, 14 миноносцев, 6 подводных лодок и значительное число мелких единиц.

Капитуляция Италии заставила немцев немедленно оккупировать итальянские острова группы Додеканес, потому что на некоторых из них в это время уже начали высаживаться английские войска. Немцы должны были лишить своего противника возможности использовать укзанные острова в качестве своих опорных баз для последующей высадки десантов на побережье Греции или Болгарии. 9 октября 1943 года одно из немецких десантных соединений подверглось внезапному нападению со стороны английских крейсеров и эсминцев и понесло значительные потери. Впрочем, и английскому флоту в эти недели пришлось исключить из списков своего корабельного состава 5 эсминцев.

Учитывая слабость своих надводных военно-морских сил на Средиземном море, немцы ограничили их задачи охраной портов Северной Италии и Греции, а также побережья Далмации. Таким образом, англичане снова стали безраздельно господствовать на столь важном для них морском пути через Средиземное море в Индийский океан. Значительную часть своих кораблей, действовавших до этого в Средиземном море, они могли теперь безбоязненно перебазировать на Дальний Восток, чтобы там во взаимодействии с американским флотом выбить японцев из захваченных ими районов.

### АМЕРИКАНЦЫ ОДЕРЖИВАЮТ ВЕРХ

Руководство войной на тихоокеанском театре военных действий было разделено американцами между двумя командными инстанциями: в западной части океана действиями армии и флота руководил представитель сухопутной армии генерал Макартур, а в восточной части — представитель флота адмирал Нимиц. Разграничительной линией между этими районами служил 159-й меридиан. Каждый из командующих имел в своем подчинении боевые соединения всех видов вооруженных сил.

Макартур начал с того, что, используя свое превосходство в авиации, отобрал у японцев залив Милн, Буну и ряд других гаваней, расположенных в восточной части Новой Гвинеи, расширив таким образом свой плацдарм на острове. Тогда японцы, желая укрепить свое положение в Саламауа, направили туда конвой с подкреплениями. В течение 2 и 3 марта американская авиация (200 бомбардировщиков и 130 истребителей) нанесла по конвою ряд ударов, в результате чего японцы потеряли 7 транспортов. Восьмой транспорт был уничтожен торпедным катером. Четырём уцелевшим японским транспортам удалось принять на борт только часть погибших. На ближайшие дни перед американскими истребителями и торпедными катерами была поставлена задача — унич-

тожить оставшихся на воде десантников с потопленных японских транспортов, чтобы они не могли добраться до берега, и усилить японский гарнизон в Лаэ. Это была поистине жестокая задача, но она диктовалась военной необходимостью, поскольку японские солдаты не сдавались в плен.

Из перехваченных радиogramм противника американцы узнали о предстоящем прибытии на остров Бугенвиль командующего японским флотом. К аэродрому, на котором должны были приземлиться самолеты японцев, были высланы американские истребители. Оба самолета, на которых летели адмирал Ямамото и его спутники, были сбиты. После гибели Ямамото на должность главнокомандующего японским флотом был назначен адмирал Кога.

На острове Нью-Джорджия, ставшем объектом нового наступления американцев, к этому времени сложилась обстановка, сильно напоминавшая ту, которая существовала в период борьбы за Гуадалканал. Каждая из сторон отвечала ударом на удар; воздушные налеты, нападения на транспортные суда, операции по минированию и высадке морских десантов непрерывно следовали друг за другом. Между крейсерами и эсминцами воюющих сторон неоднократно разгорались напряженные бои, в ходе которых американцы потеряли крейсер «Элену» и 1 эсминец, а японцы — крейсер «Дзинтсу» и 4 эсминца. Последние 10 тыс. человек были сняты с Нью-Джорджии и окружающих его островов японскими эсминцами.

Макартур высадил новые десанты на Новой Гвинее и, окружив порт Саламауа, нанес свой главный удар в направлении на Лаэ. В течение нескольких часов здесь было высажено до 8 тыс. человек, и японцам лишь с большим трудом и значительными потерями удалось пробиться к Саидору. Следующим шагом американцев была высадка десанта в бухте королевы Аугусты, на западном побережье острова Бугенвиль. 1 ноября 1943 года после длившейся целый день бомбардировки с воздуха американцы десантировали здесь 14 тыс. человек. В следующую ночь японская крейсерская эскадра пыталась сорвать высадку десанта, но вынуждена была отойти, потеряв крейсер «Сендай».

Эскадрилья, поднятые с 4 американских авианосцев, дважды бомбардировали суда, стоявшие в порту Рабаул, пытаясь вывести из строя созданную здесь японцами военно-морскую базу. В ходе налетов были серьезно повреждены 7 крейсеров и 2 эсминца противника; кроме того, 1 эсминец японцев был пущен ко дну. Японцы в свою очередь также пытались нанести мощный авиационный удар по американским авианосцам, выслав для этой цели 120 самолетов. Потеряв большое число самолетов, японские летчики не добились ни одного попадания. Несколько позднее под покровом ночи японские самолеты атаковали крейсера «Бирмингэм» и «Денвер»; в каждый из них попало по торпедой, но крейсера сумели добраться до своей базы. В ночь на 25 ноября американские эсминцы потопили 3 японских эсминца; после этого японские корабли стали все реже и реже показываться в районе Соломоновых островов.

Первый американский десант в архипелаге Бисмарка был высажен на острове Новая Британия. 15 декабря 1943 года здесь были захвачены острова Араве, расположенные у самого юго-западного побережья острова, а к 26 декабря американские войска уже вышли к западному побережью Новой Британии и заняли расположенные здесь аэродромы.

Осенью 1943 года ценой значительных потерь американцы захватили острова Гилберта, стараясь тем самым ослабить угрозу, которой они подвергались со стороны опорных пунктов японцев на Маршалловых островах и на островах Трук. В ходе этой операции японские самолеты-



торпедоносцы подбили американский авианосец «Индепенденс». Почти одновременно торпеда, выпущенная японской подводной лодкой, попала в эскортный авианосец «Лиском Бэй», вызвав на нем взрыв боеприпасов; через некоторое время американский корабль пошел ко дну.

В декабре 1943 года американские эскадрильи, поднятые с авианосцев, нанесли удар по атоллу Кваджелейн — отличной гавани, расположенной в группе Маршалловых островов. При этом было потоплено 3 транспорта японцев и нанесены повреждения 2 крейсерам. Во время ночной контратаки японских самолетов-торпедоносцев по уходящим авианосцам был тяжело поврежден один из американских кораблей. Тем не менее подбитому авианосцу удалось благополучно добраться своим ходом до Пирл-Харбора.

В конце 1943 года над японской «островной империей» нависла еще одна угроза — остаться без торгового флота. Дело в том, что подводные лодки США, использовавшиеся для борьбы с торговыми судами японцев только в перерывах между операциями военно-морских сил, сумели в течение 1943 года сократить тоннаж японского торгового флота на целых 1,7 млн. *брт*, в то время как японские судостроительные верфи сумели за этот период спустить на воду суда общей грузоподъемностью 0,77 млн. *т*. В связи с огромной протяженностью театра военных действий проблема снабжения приобрела для Японии такую же остроту, как и для Германии!

## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1944 году

### ГЕРМАНИЯ СЛАБЕЕТ, ПРОТИВНИК УСИЛИВАЕТСЯ

Превосходство противника на море и в воздухе становилось все более и более очевидным. Итальянский военно-морской флот, за исключением нескольких кораблей, перешел на сторону противника; японцы понесли на море такие потери, что им не оставалось ничего другого, как перейти к обороне непосредственных подступов к Японии.

Совершенно по-иному обстояло дело с вооружением и людскими резервами у таких держав, как США. Так, например, в отчете американского военно-морского министра Форрестола говорилось, что на 30 июня 1944 года США имели в своем распоряжении 1108 боевых кораблей, 34 тыс. самолетов морской авиации и 900 военно-морских баз и опорных пунктов. Численность личного состава американского военно-морского флота к указанному времени равнялась 3,6 млн. человек. За первое полугодие 1944 года вошли в строй: 1 линкор, 79 авианосцев, 13 крейсеров, 514 эсминцев, 71 подводная лодка и 34 814 десантных судов всех типов и размеров.

Нехватка горючего в Германии достигла таких пределов, что теперь топливо приходилось экономить в ущерб всякой целесообразности. В мае 1944 года положение с горючим стало поистине катастрофическим. Английская и американская авиация, применяя новые бомбы, мины и бортовое оружие, полностью парализовала судоходство на Дунае, а удары противника по нефтяным районам Румынии и Австрии и по нефтеперерабатывающим заводам почти полностью приостановили производство горючего, необходимого для немецких надводных и подводных кораблей, не говоря уже об авиации, танках и автомашинах. Следует попутно заметить, что даже истребительным авиационным частям зачастую приходилось вести тяжелую борьбу за снабжение их достаточным количеством горючего! Генерал-фельдмаршал Кейтель сумел, правда, исподволь накопить двухмесячный неприкосновенный запас горючего, однако в конце мая 1944 года пришлось затронуть и этот последний резерв. В этой обстановке адмирал флота Маршалль был назначен «чрезвычайным уполномоченным фюрера» и получил задачу: восстановить судоходство по Дунаю, увеличить производство жидкого топлива и добиться от придунайских государств пуска своих судов по водным путям, не считаясь ни с каким риском. На Дунай были брошены флотилии тральщиков и катерных тральщиков, благодаря чему потери от мин удалось снизить до терпимых размеров. Было значительно увеличено количество истребительных, зенитных и аэростатных частей и соединений.

Ряд мер по охране берегов Дуная от постоянно учащавшихся налетов сербских партизан был проведен и немецкими сухопутными войсками. Выполняя новую для него задачу, адмирал флота Маршалль достиг немалых успехов. Ему удалось убедить правительства многих придунайских стран в том, что при движении судов по реке они подвергнутся

гораздо меньшей опасности, чем тогда, когда они будут сосредоточены в портах и станут объектами массированных ударов с воздуха, как это уже случилось однажды в Прессбурге. Начиная с середины августа 1944 года транспортировка нефти вверх по Дунаю, этой единственной в своем роде мощной грузовой артерии, была восстановлена. Одновременно налачился и подвоз горючего группе армий «Юг». Противник предпринимал все новые и новые попытки минировать Дунай и сделать его недоступным для судов, но все заграждения быстро устранялись. Важнейшая коммуникация, связывавшая Германию с юго-востоком Европы, продолжала существовать до тех пор, пока Румыния, Болгария, Сербия, Хорватия, Венгрия и Словакия не вышли из войны.

### ЗАТРАВЛЕННЫЕ, НО НЕ ПОТЕРЯВШИЕ БОЕВОГО ДУХА!

В течение всего 1944 года немецкий подводный флот продолжал нести значительные потери, добиваясь лишь весьма ограниченных успехов. Тоннаж потопленных за это время судов противника составил всего лишь 800 тыс. *брт*. Объем тоннажа, пущенного ко дну итальянскими и японскими подводными лодками, был и вовсе настолько небольшим, что вряд ли заслуживает какого-либо упоминания.

Вместе с тем противник продолжал энергично усиливать противолодочную оборону своих портов и коммуникаций. Английское адмиралтейство имело теперь в своем распоряжении свыше 880 крупных противолодочных кораблей и около 2200 малых судов, действовавших в прибрежных водах. Число американских кораблей, занятых в противолодочной обороне, было примерно таким же. Кроме того, против немецкого подводного флота западные союзники использовали десятки тысяч самолетов.

Разумеется, что в подобных условиях было почти невозможно ожидать от экипажей немецких подводных лодок каких-либо высоких боевых показателей. В числе немногих, кто достиг определенных успехов, был, например, экипаж подводной лодки капитан-лейтенанта Бранди, действовавшей на наиболее трудном театре военных действий — в Средиземном море.

Бранди доложил о потоплении им судов противника общей грузоподъемностью 115 тыс. *т* и значительного количества эскортных кораблей. Он был награжден высшим немецким военным орденом. Капитан 3 ранга В. Гартман также сумел в этот тяжелый период войны добиться таких успехов, которые намного превышали средние цифры.

Переход русских войск в наступление существенно отразился и на действиях советского флота, активность которого сразу же возросла. Однако, несмотря на все усилия, русским не удалось ликвидировать блокаду Финского залива. За июнь месяц здесь было потоплено 12 советских торпедных катеров и немалое число других мелких военных кораблей, после чего русские снова стали сдержаннее. Но затишье продолжалось недолго. В начале октября 1944 года, когда русские продвинулись до Клайпеды и высадили десанты на островах Сарема и Хиума, между соединениями легких кораблей немецкого и советского флотов имели место несколько столкновений. С немецкой стороны в этих боях приняли участие и подводные лодки, но, несмотря на всю смелость их экипажей, они ничего не могли изменить в общем ходе событий. Выход Финляндии из войны (4 октября 1944 года) и продвижение русских войск к границам Германии лишили соединения немецких легких кораблей тех опорных пунктов, на которые они базировались.

Заметно активизировались и действия русского флота в Северном Ледовитом океане. Здесь русскими был предпринят целый ряд попыток высадить десанты. В частности, 14 октября 1944 года была отбита попытка высадить десант на полуострове Рыбачьем, у входа в Печенгскую губу; 27 октября немцам пришлось эвакуировать Петсамо, а вслед за ним и порт Киркенес. Русские истребители и торпедные катера, как правило, во взаимодействии друг с другом стали совершать частые налеты на немецкие конвои; правда, при этом они добивались лишь ограниченных успехов, неся в то же время значительные потери. Так, например, 18 марта зенитной артиллерией немецких кораблей и самолетами-истребителями было сбито 44 русских самолета, 18 июня — 37 машин, а 28 июня во время налета на Киркенес — 77 самолетов. К сожалению, теперь нападения немецких подводных лодок и самолетов на русские транспортные суда перестали быть такими действенными, какими они были когда-то. В результате большинству судов противника удавалось доставить свой груз по месту назначения. Одни только английские суда доставили в Советский Союз за 1944 год до 2 млн. т различных военных материалов.

В конце марта на линкоре «Тирпиц», стоявшем в Каа-фьорде, были окончательно устранены все повреждения, причиненные ему лодками-малютками. Однако английская авиация обнаружила линкор и нанесла ему новые тяжелые повреждения; особенно сильно пострадали верхние надстройки и приборы управления огнем. Немцы снова приступили к ремонту корабля, но в тот момент, когда все работы на линкоре подходили к концу, участники норвежского движения сопротивления сообщили об этом англичанам. В середине июля и в конце августа авиация союзников атаковала линкор еще четыре раза, но безуспешно. Тогда англичане предприняли попытку вывести «Тирпиц» из строя посредством мощного удара тяжелых бомбардировщиков из района Архангельска. Попытка удалась как нельзя лучше: корабль получил такие серьезные повреждения, что в дальнейшем его пришлось перебазировать в район Тромсё и там использовать в качестве плавучей батареи. 24 сентября 1944 года, после того как линкор был уже отбуксирован в указанное место, на него обрушился новый удар тяжелых бомбардировщиков, на этот раз поднявшихся с аэродромов Англии. 12 ноября четырехмоторные бомбардировщики типа «Ланкастер» нанесли свой последний удар по «Тирпицу». В линкор попало 4, а по другим сведениям 6 сверхтяжелых бомб (по 58 ц каждая). Мощный современный корабль перевернулся и затонул, унося с собой около тысячи человек из состава команды.

На Черном море борьба за Керченский пролив закончилась полным успехом русских. Крым пришлось постепенно эвакуировать. Отброшенные к южному берегу немецкие войска в ряде мест попали в окружение, и командование вынуждено было посылать боевые корабли для того, чтобы спасти окруженные войска и перевезти их в Севастополь. Со второй недели апреля началась эвакуация самого Севастополя; войска были вывезены в Констанцу и Сулину. Во время переброски войск морем немецкие суда и корабли на протяжении всего пути (220 миль) подвергались мощным ударам советской авиации. В период завершения эвакуации места погрузки войск на суда находились уже под постоянным воздействием русской артиллерии, а советские надводные корабли и подводные лодки и днем и ночью совершали налеты на порт. В этих условиях немецкие, итальянские и румынские соединения легких боевых кораблей образцово выполнили свой долг. Следует воздать должное и тем военным морякам, которые помогали эвакуировать войска и технику, используя в качестве транспортов торговые суда. 13 мая 1944 года русские овладели

Севастополем, взятие которого в свое время стоило немцам так много крови! После этого немецкие корабли, действовавшие на Черном море, сумели добиться еще некоторых незначительных успехов; однако вскоре Черное море окончательно перестало быть театром войны. После катастрофы 15 августа Румыния объявила войну Германии; 8 сентября за ней последовала и Болгария. В связи с этим экипажи немецких кораблей, оставшихся на Черном море, были вынуждены затопить свои корабли.

После высадки крупных десантов западных союзников в Салерно и Таранто прошло около 5 месяцев, прежде чем они собрались нанести новый удар. 22 января у небольших итальянских селений Анцио и Неттунии, расположенных на побережье к югу от Рима, было десантировано значительное количество войск. Немецкие подводные лодки совместно с примененными здесь впервые «человекоторпедами» пытались оказать десанту противодействие, однако их слабые силы не могли решительно повлиять на ход событий.

В восточной части Средиземного моря немецкой авиацией был уничтожен в это время английский легкий крейсер «Спартан», а одна из немецких подводных лодок потопила английский легкий крейсер «Пенелоп».

В ночь на 20 июня 1944 года немцы эвакуировали остров Эльба, при обороне которого наиболее упорное сопротивление западным союзникам оказала береговая батарея «Пьомбино».

15 августа 1944 года англо-американские войска начали высадку на южном побережье Франции, в районе Сен-Рафаэля, между Тулоном и Каннами. Береговым батареям, размещенным в самом Тулоне и к востоку от него, удалось нанести некоторые повреждения одному линкору, одному крейсеру и нескольким мелким кораблям противника, однако в конечном счете батареи не были в состоянии противостоять подавляющим силам англо-американцев. Военно-морская база Тулон оставалась очагом немецкого сопротивления вплоть до 25 августа 1944 года, когда ее пришлось оставить. Военные действия у берегов Южной Франции и в Генуэзском заливе продолжались, однако, до конца октября. В последних в этом районе боях с немецко-итальянской стороны участвовали подводные лодки, а также мелкие суда: «человекоторпеды», взрывающиеся катера и самоходные баржи.

Малая война на Адриатическом море, и особенно у берегов Далмации, а также на Эгейском море и в восточной части Генуэзского залива продолжалась до самого конца 1944 года. Используя собственные легкие корабли и корабли, захваченные у итальянцев, немцы приложили максимум усилий для организации обороны побережья Северной Италии и прибрежных вод. В ходе этих действий погибло 10 конфискованных у итальянцев эсминцев и миноносцев, а также значительное количество мелких кораблей; потери были вызваны главным образом ударами с воздуха. В середине ноября в районе к югу от порта Пула английскими летчиками было потоплено немецкое госпитальное судно «Тюбинген»; к счастью, всю его команду, за исключением нескольких человек, удалось спасти. Боевые действия на Эгейском море в течение лета и осени 1944 года постепенно замирали. Здесь немцы вынуждены были начать борьбу с греческими партизанами, действовавшими на море. Она закончилась полным разгромом партизан, причем они потеряли до 230, в основном моторно-парусных, судов. В октябре 1944 года немецкие войска ушли из Южной Греции; но на некоторых из греческих островов продолжали еще оставаться немецкие части. Полностью эти острова были эвакуированы только в ноябре 1944 года,

### ВЫСАДКА ЗАПАДНЫХ СОЮЗНИКОВ В НОРМАНДИИ

Англичане обладали таким превосходством в воздухе над Ла-Маншем и Южной Англией, что всякое каботажное судоходство в этом районе стало теперь просто невыполнимым. Английские торпедные катера и быстроходные канонерки не оставляли неатакованным ни одного немецкого конвоя. В результате немцам приходилось вести бесконечные оборонительные бои, в которых особо отличилась флотилия тральщиков капитана 3 ранга Брейтхаупта, а также соединение капитана 2 ранга фон Бланка, входившее в состав сил охраны водного района.

В ночь на 26 апреля 1944 года два немецких миноносца встретились к западу от Сен-Мало с английскими крейсерами и эсминцами; в ходе завязавшегося боя флагманский миноносец немцев был потоплен. Тремя днями позже имел место еще один бой, принесший совсем иные результаты: в схватке двух немецких миноносцев с английскими эсминцами один эсминец англичан был уничтожен; немцы подобрали и взяли в плен 87 человек из состава команды погибшего корабля.

Вскоре после полуночи 6 июня 1944 года командир береговой батареи «Маркуф» подал сигнал «большой тревоги» — это началась уже давно ожидавшаяся десантная операция западных союзников.

Командование группы военно-морских сил «Запад», как и различные командные инстанции немецкой авиации, не ожидало, что вторжение англо-американцев начнется именно в эти дни, так как погода явно неблагоприятствовала высадке десантов. В связи с этим на передовых позициях немцев находились лишь дежурные части и подразделения. Сам главнокомандующий немецкими войсками Запада фельдмаршал фон Рундштедт также считал маловероятным, что противник начнет высадку этой ночью. Все эти просчеты объясняются тем, что при составлении прогноза погоды немцы не смогли предусмотреть предстоявшего кратковременного ее улучшения: количество метеопунктов, расположенных к западу от Ла-Манша, было у немцев явно недостаточным.

Первые плацдармы были захвачены противником с помощью парашютных и посадочных десантов. Одновременно многочисленные десантные суда англо-американцев устремились к участку побережья между полуостровом Котантен и бухтой Сены.

За предшествовавшие вторжения три года войны в Англии было построено 4600 специальных десантных судов. Перед самой высадкой и в ходе нее 317 тральщиков противника протралили почти все немецкие минные заграждения. Под прикрытием легких кораблей и при поддержке мощных соединений флота, в состав которых входило 6 линкоров, 23 крейсера и 104 эсминец, десантные суда противника незаметно приблизились к побережью Нормандии, предвительно уничтожив слабые силы сторожевого охранения немцев. Общее количество участвовавших в операции судов достигало весьма внушительной цифры — 6500 единиц. В день высадки западные союзники подняли в воздух до 6700 самолетов, которым противостояли всего лишь 319 немецких машин. В некоторые дни число самолето-вылетов противника доходило до 10 — 12 тысяч. Начиная с 9 июня англо-американцы начали строить на захваченном участке побережья искусственные порты, используя для этого 60 специально оборудованных торговых пароходов, 146 гигантских 6000-тонных плавучих кессонов и до 100 плавучих волноломов и пристаней. Все это было опущено на дно неподалеку от берега и превращено в искусственный заслон длиной 8 км. Наиболее крупный из таких портов, сооруженный у Арроманша, через 34 дня после начала вторжения уже обеспечивал ежедневную выгрузку 6000 т различных грузов. К концу июля на

побережье Нормандии противник перебросил 1,6 млн. человек, 1,7 млн. т военных грузов и около 340 тыс. автомашин.

В ходе высадки тяжелая и средняя корабельная артиллерия противника своим огнем отсекала оборонявшиеся на берегу немецкие войска. Одновременно мощные волны бомбардировочной авиации задерживали подход подкреплений и частично уничтожали их. Установленные на участке между устьями рек Орн и Вир две 150-мм и одна 125-мм батареи полевой артиллерии, а также 150-мм батарея береговой обороны оказывали противнику весьма упорное сопротивление. В сводке верховного главнокомандования были отмечены и успешные действия береговых батарей «Маркуф», «Ля Пернель» и «Лонг». Лишь 18 июня американцы сумели выйти к западному побережью полуострова Котантен в районе Барневила. Тем самым была создана серьезнейшая угроза порту Шербур. Расположенные в районе этого порта батареи береговой обороны «Гамбург» и «Йорк» защищались до последнего снаряда, пока их сопротивление не было окончательно сломлено во много раз превосходящими силами противника. 30 июня, после разрушения портовых сооружений Шербура и после того как у немцев не осталось боеприпасов, немецкие войска в этом районе капитулировали. Однако комендант военно-морской базы с имевшимися у него людьми все еще продолжал обороняться. Борьба закончилась только тогда, когда на голову защитников порта рухнуло перекрытие командного пункта, в котором они засели.

Для обороны побережья Франции командование группой военно-морских сил «Запад» имело к началу июня 1944 года несколько эсминцев и миноносцев, 30 торпедных катеров и 36 подводных лодок, не считая сторожевых кораблей и флотилии тральщиков. Взаимодействуя с авиацией и батареями береговой обороны, эти корабли сумели до конца июня уничтожить 20 легких кораблей (от эсминцев до торпедных катеров включительно), а также 20 транспортных и десантных судов противника общим водоизмещением около 90 тыс. т. Поскольку при этом они сами понесли большие потери, то все их боевые возможности оказались практически исчерпанными.

Против десантного флота противника немцы использовали и некоторые новые виды вооружения вроде «человекоторпед», легких подводных лодок и взрывающихся катеров; однако, несмотря на все старания их экипажей, эти средства ничего не могли изменить в создавшейся обстановке.

Наиболее ожесточенные бои развернулись за обладание портом Сен-Мало, расположенным к западу от полуострова Котантен. После того как у защитников порта кончились запасы боеприпасов, противник захватил гавань атакой с суши. Однако расположенная на островке Иль-де-Сесембр немецкая батарея береговой обороны еще долго не давала войти в порт ни одному кораблю противника. Только израсходовав все снаряды, батарея была вынуждена прекратить сопротивление.

19 сентября 1944 года после трехнедельных боев, в ходе которых особо отличилась морская бригада зенитной артиллерии немцев, военноморская база Брест была слана противнику в виде груды дымящихся развалин. Последние защитники базы, закрепившись на полуострове Ле-Крозон, продолжали оказывать упорное сопротивление еще в течение трех дней. Затем, когда боеприпасы подошли к концу, группа немцев во главе с комендантом крепости генералом Рамке была вынуждена сдать в плен.

Важные в военном отношении французские порты Гавр и Булонь были заняты противником после тяжелых боев соответственно 13 и 25 сентября. Кале пал 3 октября 1944 года. Поскольку все эти порты были

приведены немцами в непригодное для разгрузки кораблей состояние, снабжение высадившихся войск шло почти целиком через искусственные гавани, созданные в бухте Сены. Для снабжения своих войск горючим американцами были проложены из Англии через Ла-Манш бензопроводы с ежесуточной пропускной способностью до 450 т каждый. От английского берега 4 бензопровода шли на Шербур и 16 бензопроводов — на Булонь. Это нововведение вполне себя оправдало. Из Шербура и Булони бензопроводы тянулись уже по суше в направлении западных границ Германии. Три бензопровода были впоследствии переброшены даже через Рейн, а один — доведен до окраины Бремена.

Ряд пунктов французского побережья оставался в немецких руках до самого конца 1944 года. Окруженные здесь гарнизоны противник решил взять на измор. К числу таких пунктов относился Дюнкерк, откуда было своевременно эвакуировано все гражданское население, Нормандские острова, а также ряд гаваней и портов, расположенных вдоль побережья Бискайского залива: Лориан, Сен-Назер, Рошфор, Ла-Рошель, Лапалис и устье Жиронды. Во время отступления немецких войск из Франции в перечисленные выше укрепленные базы немецкого военно-морского флота были стянуты все оказавшиеся отрезанными части сухопутной армии и авиации. В результате здесь сосредоточилось в общей сложности около 120 тыс. немецких солдат и офицеров из всех трех видов вооруженных сил, не считая нескольких тысяч немцев вольнонаемного состава, обслуживавших ранее немецкие оккупационные войска, а теперь также очутившихся в окружении. Среди них было много женщин из вспомогательных отрядов, рабочих и служащих портов и верфей, рабочих организации Тотта и др. Руководство всеми видами вооруженных сил, сосредоточенными в той или иной морской базе, обычно возглавлял адмирал или генерал, подчинявшийся непосредственно командованию группы военно-морских сил «Запад». Такой порядок подчинения был совершенно ясен для всех и не вызывал никаких трений.

Нажим английского флота в районе Бискайского залива стал летом 1944 года еще более сильным, чем прежде. В середине и в конце августа здесь имели место ожесточенные бои эсминцев и торпедных катеров. В одном из них, происходившем 15 августа, были потоплены 2 английских эсминца и потеряны 1 собственный. 24 августа 1944 года английские летчики потопили в устье Жиронды 2 последних немецких эсминца из оставшихся еще на Западе.

Тем временем у берегов Бельгии и Голландии с неослабным напряжением продолжалась борьба на коммуникациях, по которым противник осуществлял снабжение своих войск во Франции. За период от середины августа до конца ноября 1944 года силы охраны данного водного района, подчиненные контр-адмиралу Лухту, уничтожили около 20 торпедных катеров и 23 самолета противника.

Немецкие торпедные катера между тем все еще продолжали атаковать английские конвои и защищать собственные. Самоотверженные немецкие моряки добивались до противника на своих «человекоторпедах», взрывающихся катерах или же просто в легких водолазных костюмах. Даже тогда, когда все побережье Франции было уже в руках противника, такие одиночные бойцы, и в частности водолазы, продолжали упорно сражаться, стараясь хоть чем-нибудь помешать продвижению противника на восток.

Все они не сложили оружия вплоть до горьких дней безоговорочной капитуляции. Их подвиги не могли, конечно, предотвратить поражение вооруженных сил Германии, но нашли заслуженное признание и у друзей и у врагов.



## ТЯЖЕЛЫЕ БОИ В ЮЖНЫХ МОРЯХ ТИХОГО ОКЕАНА

В конце января соединения адмирала Хэлси нанесли удар по острову Кваджелейн, расположенному в группе Маршалловых островов. Против подавляющего превосходства американцев на море и в воздухе, равно как и в сухопутных войсках, оснащенных прекрасной боевой техникой, стоявшие насмерть защитники острова оказались бессильными — из гарнизона, насчитывавшего 8 тыс. человек, уцелело всего 300! Через две недели американцы овладели еще одним островом — атоллом Энниветок, представлявшим собой отличное место для якорной стоянки кораблей и вместе с тем удобный трамплин для переноса военных действий на Марианские острова. Из 11 тыс. человек, входивших в состав японского гарнизона атолла Энниветок, к моменту его захвата в живых осталось только 400 человек. Одновременно Хэлси выслал сильную эскадру под командованием вице-адмирала Спруэнса для нанесения вспомогательного удара в районе Трук (Каролинские острова). Первой же волне самолетов, поднятых с американских авианосцев, удалось уничтожить 125 японских самолетов. Стремясь уклониться от удара с воздуха, японские корабли вышли в море, однако это привело только к тому, что они были атакованы превосходящей по силам эскадрой американцев. Легкий крейсер «Агано» затонул, пораженный торпедой подводной лодки, крейсер «Катори» и один из эсминцев были уничтожены артиллерийским огнем двух американских линкоров, а крейсер «Нака» — ударом бомбардировщиков. Интересно отметить, что, когда один японский корабль-охотник был потоплен американским эсминцем, только 6 человек из состава его команды пожелали быть взятыми на борт американского корабля. Тогда командир эсминца приказал сбросить в самую гущу державшихся на воде японцев 3 глубинные бомбы, «чтобы они не смогли спастись и снова участвовать в боях». Непосредственно в порту американцами были потоплены 2 эсминца и 26 пароходов. Общее количество японских самолетов, выведенных из строя при взятии обоих островов, достигло 300!

Теперь Хэлси мог направить свой удар по Марианским островам. Японцы своевременно обнаружили приближение авианосной эскадры вице-адмирала Митчера и пытались нанести по ней контрудар с воздуха, используя для этого свои самолеты-торпедоносцы. Однако японцы ничего не сумели добиться. Американцы располагали исключительно мощной и точной радиолокационной аппаратурой, а их новые взрыватели для дистанционных зенитных снарядов обеспечивали своевременный разрыв снаряда благодаря отражению радиолучей, испускаемых крошечным передатчиком, размещенным во взрывателе. Таким образом, эффективность действий зенитной артиллерии значительно возрастала. Ответные удары американцев, проведенные 22 февраля 1944 года, привели к уничтожению почти всех японских самолетов, базировавшихся на Марианские острова.

С островами Трук американцы поступили точно так же, как с Рабаулом и Джалуитом: они обошли их. Сильно укрепленные опорные пункты японцев американцы обычно брали измором, полностью блокируя все пути подвоза. Подобным же образом действовали войска генерала Макарура и на Новой Гвинее. Населенный пункт Вевак был слишком хорошо укреплен японцами, и американцы нанесли удар по другому пункту — Холландии, расположенному в 380 км северо-западнее первого. Хэлси предоставил в распоряжение Макарура авианосцы своего флота, и тот, используя их, начал вести отвлекающие наступательные действия против островов Палау. Боевые корабли японцев успели своевременно

уйти из порта Корор, и американским самолетам удалось потопить только 2 эсминца противника, зато торговый флот Японии потерял здесь значительное число судов (100 тыс. брт). При эвакуации островов Палау командующий японским флотом со своим штабом вылетел на двух самолетах на Филиппины. Самолет, на котором находился адмирал Кога, пропал без вести, вероятно, попав в грозу. С этого времени командующим японским флотом стал адмирал Тойода.

Американцы провели еще ряд нападений на самые различные районы южной части Тихого океана; затем совершенно неожиданно для японцев, 22 апреля 1944 года, перед портом Холландией и в одной из бухт Новой Гвинеи появился многочисленный десантный отряд американцев в составе примерно 200 судов, имевших на борту до 38 тыс. человек. Высадка десанта прошла беспрепятственно. В мае 1944 года американцы высадили свои десанты на островах Вакде и Биак, а 2 и 30 июля — на острове Нумфоре и близ Саусапора, на северо-западном побережье Новой Гвинеи.

Все эти высадки стали возможны только благодаря исключительно мощному удару соединений адмирала Хэлси по Марианским островам. Сюда было брошено 7 линкоров, 15 авианосцев, 13 крейсеров и 58 эсминцев; с воздуха американский флот поддерживался силами авиации, насчитывавшими до 900 машин и базировавшимися на ближайшие к этому району сухопутные аэродромы. Воздушное сражение, к участию в котором были привлечены даже японские войсковые самолеты с островов Бонин, длилось ровно четыре дня. В этих боях японцы потеряли значительную часть своих лучших сил. Когда воздушное сражение закончилось, эскадра вице-адмирала Тернера еще в течение двух дней держала под огнем береговые сооружения на острове Сайпан. После этого на берег было высажено 20 тыс. американцев и большое количество военной техники. Спротивление японцев вначале было незначительным, однако уже через несколько дней здесь развернулись упорные бои.

В это время с Филиппин к Марианским островам вышел японский флот, имевший в своем составе 9 авианосцев. Незадолго до полудня 19 июня 1944 года до 600 японских самолетов стартовало с авианосцев и сухопутных аэродромов. Вице-адмирал Митчер в свою очередь поднял свои бомбардировщики и самолеты-торпедоносцы, рассчитывая на то, что они будут действовать под прикрытием облаков. Одновременно американские истребители вышли для перехвата в район, лежащий в 110 км впереди по курсу американской эскадры. Все 3 эшелона японских самолетов, проходивших через этот район, были последовательно атакованы и понесли тяжелые потери. Уцелевшие самолеты японцев попали в полосу сильного зенитного огня американской эскадры. В результате японцы сумели добиться лишь трех попаданий, не причинивших, однако, американским кораблям большого ущерба. Не добились успеха и японские пикирующие бомбардировщики, хотя они несколько раз выходили прямо на цель. В довершение всего американским истребителям удалось сильно потрепать японское авиационное соединение, ухидившее в сторону Гуама. Это сделало поражение японцев еще более убедительным. Потеряв 402 самолета, японцы уничтожили всего-навсего 26 американских. В шутку этот день был назван американскими моряками днем «охоты за индюками на Марианских островах». Японцы пытались оправдаться, утверждая, что им удалось вывести из строя 1 линкор и 5 авианосцев противника.

Чувствительный ущерб был нанесен и корабельному составу японского флота: подводная лодка «Албакор» торпедировала только что вошедший в строй авианосец «Тайхо», а подводная лодка «Кавалда»

потопила еще один японский авианосец — «Шокаку». Последняя из упомянутых подводных лодок сыграла весьма значительную роль еще до этого, ведя разведку японского флота, шедшего к месту сражения. После полудня 20 июня американская воздушная разведка установила точное местопребывание японского флота: он находился как раз на пределе радиуса действий американской авиации. Несмотря на это, американцы бросили в атаку 216 самолетов; Митчер не отозвал их даже тогда, когда выяснилось, что японская эскадра отошла еще дальше. Американские самолеты вышли на цель уже перед самым вечером. С первого же захода были уничтожены авианосец «Хийо» и 2 танкера японцев, а одному линкору и одному крейсеру были нанесены серьезные повреждения. Вице-адмирал Одзава выслал для ответного удара по врагу свои самолеты-торпедоносцы; однако они не нашли американской эскадры и были вынуждены приземлиться на аэродромах Марианских островов. Когда американские летчики стали подсчитывать свои потери, они не досчитались ровно 100 машин. 20 самолетов погибло во время атаки, а остальные 80, очевидно, были вынуждены совершить посадку в открытом море, как говорится «на ручеек». На следующий день эсминцам и гидросамолетам американцев удалось спасти из воды 171 человека, 38 человек пропали без вести.

Высадившийся на острове Сайпан американский корпус морской пехоты под командованием генерал-лейтенанта Смита продвигался вперед лишь с большим трудом. Однако многократное превосходство американцев в живой силе и технике в конечном счете решило исход боев. Уцелевшие японские солдаты и офицеры вместе с большинством гражданского населения, вплоть до женщин и детей включительно, покончили жизнь самоубийством. 9 июля остров Сайпан полностью перешел в руки американцев. Остров Гуам — наибольший из Марианских островов — подвергался обстрелу с американских кораблей и бомбардировкам с воздуха в течение 13 дней, а затем на нем были высажен десант. 10 августа американцы захватили все основные позиции японцев, однако в отдельных местах японцы продолжали оказывать сопротивление вплоть до начала второй половины октября. Японцы потеряли здесь 17 тыс. человек убитыми и 500 пленными, причем, как правило, в плен сдавались только раненые. Американские потери убитыми и ранеными составили 2 тыс. человек. 1 августа звездный флаг США взвился и над островом Тиниан.

Благодаря многократному превосходству в кораблях, самолетах, живой силе и технике американцы преодолели последний этап на пути к Филиппинам и Индонезии. В то время как сухопутные войска Макарута овладевали островом Моротай, расположенным в северной части Молуккских островов, адмирал Хэлси руководил действиями флота по захвату важных опорных пунктов японцев — островов Улити, Яп и Палау, расположенных в западной части Каролинских островов.

### ВОЗВРАЩЕНИЕ ФИЛИППИН В РУКИ СОЮЗНИКОВ

Чтобы помешать японцам оказать поддержку своим войскам на Филиппинах с островов Бонин, эскадры адмирала Хэлси подвергли эти острова мощным ударам с воздуха и артиллерийскому обстрелу с эсминцев. Затем авиация американцев стала наносить удары по аэродромам, находящимся на самих Филиппинских островах, а также по морским коммуникациям японцев, связывающих южную группу островов. С середины августа 1944 года борьба на морских коммуникациях распространилась и на центральную часть Филиппин. После того как американские авианосцы вице-адмирала Митчера совершили рейд к

острову Моротай и поддержали действия высаженных там десантов, они были переброшены к острову Лусон. Нападение американских самолетов на Манилу явилось для японцев полной неожиданностью. Здесь было уничтожено 3 эсминца, 23 транспорта, 1 плавучий док и около 200 самолетов. Следуя под прикрытием проходившего в районе Филиппин тайфуна, адмирал Хэлси проник со своими кораблями далеко на север и нанес удар по острову Окинава, лежащему в группе островов Рюкю. 340 машин, поднятых с 7 американских авианосцев, уничтожили 75 японских судов и 30 самолетов. Затем, проведя демонстративные авиационные налеты на северную часть острова Лусон, американский флот двинулся к Формозе (Тайвань), порты и аэродромы которого были подвергнуты бомбардировкам, не прекращавшимся в течение 5 дней. В ходе этих действий имели место крупные воздушные бои. Крейсер «Канберра» и авианосец «Хоустон», подвергшись нападению японских самолетов-торпедоносцев, получили по 1—2 попадания; однако оба корабля были благополучно отбуксированы к островам Улити. 14 июля американские корабли ушли на юг. В последующие три дня остров Формоза (Тайвань) подвергся налету американских «летающих крепостей», базировавшихся на аэродромы Китая. Эти налеты еще больше увеличили разрушения, вызванные предшествовавшими действиями авиации. В общей сложности японцы потеряли здесь около 600 самолетов, американцы же — в несколько раз меньше. В японских официальных сводках того времени можно было прочесть о выводе из строя 4 вражеских линкоров, 19 авианосцев, 10 крейсеров и эсминцев, а также 1200 самолетов. Если японские оперативные штабы в самом деле верили этим цифрам, то реальная действительность должна была бы быть для них чем-то вроде ужасного кошмара!

Между тем многочисленный флот американцев с исключительно крупным десантом уже приближался к Филиппинам. К Лейте — одному из центральных островов Филиппинского архипелага — подошло 738 судов. Операцию возглавлял Макартур, разместивший свой командный пункт на одном из крейсеров. Адмирал Хэлси руководил силами прикрытия флота самостоятельно, поскольку разграничительная линия между обоими оперативными районами американцев проходила как раз к востоку от Филиппинских островов. Позднее выяснилось, что подобное разграничение функций по районам боевых действий было бесспорной ошибкой.

17 октября 1944 года американцами были заняты два небольших острова, расположенных вблизи острова Лейте. 20 октября после длившегося целые сутки обстрела японских позиций в районе Таклобан были высажены два армейских корпуса под общим командованием генерала Крюгера. Здесь же высадился и сам генерал Макартур. Эскадрильи авианосных самолетов адмирала Хэлси в это время наносили удары по аэродромам и коммуникациям японцев, захватывая своими действиями весьма обширный район. Японская авиация снова понесла тяжелые потери; вместе с тем двум японским самолетам удалось причинить значительные повреждения американским крейсерам «Австралия» и «Гонолулу».

Линейные силы японского флота, стоявшие до этого в одной из гаваней близ Сингапура, 18 октября 1944 года вышли в море. Дозаправившись топливом на острове Борнео, японский флот разделился на две эскадры с расчетом зажать в «клещи» находившиеся к востоку от острова Лейте военно-морские силы американцев. Северная эскадра японцев (5 линкоров, 12 крейсеров и 15 эсминцев), шедшая под командованием адмирала Куриты, направилась в пролив Сан-Бернардино, обойдя остров Палаван с севера. Южная эскадра (2 линкора, 1 крейсер и 4 эсминца) под командованием вице-адмирала Нисимуры шла через пролив Суригао.

Еще на подходе к Филиппинам эскадра адмирала Куриты понесла чувствительные потери: 23 октября двумя подводными лодками были потоплены тяжелые крейсера «Атаго» и «Майя», а крейсер «Такао», получив тяжелые повреждения, был вынужден повернуть обратно. На следующий день самолеты, поднятые с американских авианосцев, совершили на японскую эскадру 6 налетов, в результате чего новейший японский линкор «Мусаси», пораженный десятью торпедами и несколькими бомбами, был уничтожен, а крейсер «Миоко», получивший тяжелые повреждения, был отослан адмиралом обратно на базу. Эскадра вице-адмирала Нисимуры была атакована только один раз и не получила никаких серьезных повреждений.

### РЕШИТЕЛЬНОЕ МОРСКОЕ СРАЖЕНИЕ К ВОСТОКУ ОТ ОСТРОВА ЛЕЙТЕ

В ночь на 24 октября, не дожидаясь подхода шедшей от острова Окинава небольшой эскадры вице-адмирала Сима (3 крейсера и 4 эсминца), вице-адмирал Нисимура вошел в пролив Суригао. На северном выходе из пролива японцы столкнулись с торпедными катерами и эсминцами вице-адмирала Кинкэйда, возглавлявшего американский десантный флот. Во флагманский корабль японцев линкор «Ямасиро» попало несколько торпед; на нем произошел мощный взрыв — и линкор пошел ко дну. Были торпедированы также 3 японских эсминца. Уцелевшие японские корабли продолжали упорно двигаться вперед; той же ночью они наткнулись на 6 линкоров контр-адмирала Олендорфа, шедших в строю кильватера. После непродолжительного боя на дно был отправлен и второй линкор японской эскадры, а на тяжелом крейсере «Могами» возник пожар, заставивший его повернуть обратно.

Тем временем к месту сражения подошел вице-адмирал Сима. Входящий в состав его эскадры легкий крейсер «Абукума» был сразу же поражен торпедой в носовую часть, а на следующее утро окончательно потоплен самолетами с американских эскортных авианосцев. Уклоняясь от огня американцев, тяжелый крейсер «Нахи», только что выпустивший по противнику веер торпед, столкнулся с тяжелым крейсером «Могами». Подоспевшие к месту столкновения американские крейсера добились «Могами» и, кроме того, потопили один японский эсминец.

Эскортные авианосцы, входившие в состав американского десантного флота, были разбиты на три группы и находились в районе к востоку от островов Лейте и Самар. Вскоре после восхода солнца самолет-разведчик сообщил им о приближении северной японской эскадры. Северная группа американских эскортных авианосцев немедленно подняла в воздух все оставшиеся у нее самолеты и стала быстро уходить на юго-запад. Входящие в состав группы эсминцы прикрыли отход авианосцев дымовой завесой, а затем бросились в атаку на подходившие японские крейсера. Силы сторон были явно неравными, тем не менее американцы потеряли только эскортный авианосец «Кэмбиер Бэй» и 3 эсминца, в то время как японские тяжелые крейсера «Сикума», «Сокай» и «Судзуйя» пострадали настолько серьезно, что были затоплены собственными экипажами.

Интересно отметить, что адмирал Курита принял решение о выходе из боя как раз в тот момент, когда американцы почти полностью израсходовали свои боеприпасы и запасы смеси для приборов дымопуска. Японская эскадра двинулась обратно к Сингапуру, потеряв по дороге еще один легкий крейсер («Носира»), который стал жертвой американских самолетов. Все 3 японские эскадры оказались разбитыми, хотя линейная эскадра адмирала Хэлси не выпустила ни одного снаряда!

Четвертая и последняя эскадра японцев (2 линкора, 4 авианосца, 3 крейсера и 10 эсминцев) вице-адмирала Одзавы шла в это время из Японии по направлению к Филиппинам. Незадолго до полудня 24 октября 1944 года воздушная разведка японцев сообщила об обнаружении авианосной группы американского флота. После полудня для нанесения удара по авианосцам противника вылетели 74 японских самолета, но существенного успеха они не добились. Контрударом, нанесенным на следующее утро, американцы уничтожили все 4 японских авианосца («Дзуикаку», «Дзухио», «Дзийода» и «Дзитосе»). Кроме того, одна американская подводная лодка потопила легкий крейсер «Тама», а начавшие тем временем преследование американские крейсера и эсминцы пустили ко дну один японский эсминец. После сражения у острова Лейте японский флот перестал играть какую-либо роль в войне на Тихом океане.

Недостаток хорошо обученного летного состава в японской авиации принял почти катастрофический характер. Японские летчики исключительно остро чувствовали и тяжело переживали свою недостаточную подготовленность. В связи с этим в их среде зародилась мысль, в дальнейшем широко подхваченная официальной пропагандой, о возможности использовать для борьбы с противником летчиков-самоубийц («камикадзе»), которые обрушивались бы на боевые цели вместе со своими самолетами. Первым на такое самопожертвование решился контр-адмирал Арима; вслед за этим из «камикадзе» были сформированы специальные авиационные части. 24 октября 1944 года эти части были впервые применены на деле против центральной и северной групп американских авианосцев, находившихся у острова Лейте. Пять авианосцев получили повреждения, однако потопленным оказался лишь один («Сен-Ло»). В отношении готовности к самопожертвованию «камикадзе» являлись бесспорным образцом. Однако их довольно примитивный метод действий не всегда приносил желаемые результаты. Более или менее крупный объект удара «камикадзе» хотя и получал те или иные серьезные повреждения, однако никогда не уничтожался целиком: взрывы разрушали, как правило, только надводную часть атакуемого корабля. Между тем в войне на море только потопленный корабль означает действительную победу.

По-японски «камикадзе» значит «ветер богов». Несколько веков тому назад высланный Кублай-ханом монгольский флот пытался покорить Японию, но был уничтожен штормовым ветром, ниспосланным, по убеждению японцев, «самими богами». Своим самопожертвованием японские летчики хотели теперь заменить этот ветер и вывести страну из отчаянного положения.

Чтобы сломить сопротивление японцев на острове Лейте, одна американская дивизия была переброшена морем к западному побережью острова. Несмотря на упорные атаки японских «камикадзе», им удалось потопить только 2 американских эсминца. Подброшенные японцами на остров небольшие подкрепления также не сумели ничего изменить в общей обстановке. В то же время в ходе переброски этих подкреплений японцы потеряли легкий крейсер «Кину», один эсминец и несколько транспортов. За один только ноябрь 1944 года американцами было сбито 700 японских самолетов и потоплено транспортных судов общим тоннажем 134 тыс. т.

Используя оба захваченные на Лейте плацдарма, американцы оттеснили защитников острова в его северную часть. К концу декабря 1944 года судьба оборонявшихся здесь японских войск была окончательно решена: из 50 тыс. японских солдат и офицеров в плен было захвачено

только 400 человек. Американские потери составили примерно 3 тыс. человек убитыми и 10 тыс. ранеными.

Стремясь очистить от японцев всю центральную часть Филиппинских островов, американцы в середине декабря заняли остров Миндоро. Перед высадкой на Миндоро американский отряд десантных кораблей некоторое время держал курс на остров Палаван с целью ввести противника в заблуждение относительно того, где последует новая высадка десанта. Это привело к тому, что на Палаване погибло 150 американских военнопленных, содержащихся в бомбоубежищах: японцы облили их бензином и сожгли.

Именно в это время с флотом адмирала Хэлси произошло несчастье, вызванное неправильной информацией американских метеорологов о направлении проходившего в этом районе тайфуна. Потери, понесенные американцами в схватке с тайфуном, превзошли все потери предыдущих месяцев войны. Три эсминца с командами, насчитывавшими в общей сложности 790 человек, были опрокинуты бурей и затонули. Тайфун уничтожил также 146 самолетов, находившихся на авианосцах. Четырнадцать боевым кораблям американцев были нанесены такие повреждения, что их пришлось поставить на капитальный ремонт.

В конце года японские корабли совершили последний огневой налет на американский плацдарм на острове Миндоро. Еще на подходе к острову японская эскадра потеряла только что вступивший в строй авианосец «Уриу», который был торпедирован подводной лодкой. В ночь на 27 декабря 1944 года 2 легких крейсера и 6 эсминцев провели обстрел американских позиций на плацдарме; затем они отошли, потеряв один эсминец, атакованный торпедным катером противника.

Еще более чувствительной потерей была для японского флота гибель крупнейшего (60 тыс. т) авианосца «Синано», в который американская подводная лодка «Арчерфиш» выпустила целых шесть торпед.

В течение 1944 года тоннаж японского торгового флота сократился еще на 3,7 млн. т; в то же время все японские верфи сумели за этот период построить только 1,7 млн. т! Эти потери отразились на перевозках войск и снабжении страны. На островах самой Японии население было посажено на голодный паек, подвоз горючего для флота и авиации был почти приостановлен, а ввоз стратегического сырья для промышленности весьма затруднен. Стало ясно, что недалеко то время, когда Япония, как менее сильная на море держава, будет окончательно задушена!

Какое напряжение потребовалось от Соединенных Штатов Америки в их борьбе с Японией, можно представить себе, если учесть, что, во-первых, американские вооруженные силы, действовавшие в южных морях Тихого океана, были удалены от своей метрополии на гораздо большее расстояние, чем японцы, и что, во-вторых, малонаселенные и небольшие по территории острова, которые занимались американцами в ходе боевых действий, практически не обеспечивали их ни в отношении снабжения продовольствием, материалами и оборудованием, ни в отношении ремонта поврежденной материальной части, ни в отношении культурно-бытового и медицинского обслуживания. И, несмотря на все это, американцы добились в деле организации взаимодействия и снабжения поразительных успехов. Если американскому командующему требовалось, например, создать для своего флота новый опорный пункт, то было достаточно одной короткой радиограммы примерно такого содержания: «Базисный склад № 4 — Кваджелейн — 15.7. 1943». Вид и номер своего запроса он предварительно уточнял по специальному справочнику, в котором точно перечислялось, что именно будет доставлено в этот район в зависимости от того или иного варианта. Точно в назначенное время к указанному

в запросе месту подходил целый флот транспортных судов, доставлявших сюда все виды боеприпасов, начиная с торпеды и авиационной бомбы и кончая пистолетным патроном, а также продовольствие. Шли плавучие мастерские с инженерами и квалифицированными рабочими — специалистами по ремонту; перебрасывались госпитали и аптеки вместе с врачами и обслуживающим персоналом; доставлялись средства транспорта для жидкого топлива, угля и воды, походные церкви и увеселительные заведения, киноустановки и будки со сливочным мороженым, административные органы вместе с их личным составом и оборудованием, запасные части для кораблей и самолетов и т. д. В ходе войны на тихоокеанском театре военных действий было создано несколько сот таких опорных пунктов!



## БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА МОРЕ В 1945 году

### ПОСЛЕДНИЕ БОИ У БЕРЕГОВ ЕВРОПЫ

Если уже в 1944 году немногочисленные уцелевшие силы немецкого флота оказались не в состоянии справиться со всеми задачами войны на море, то в новом, 1945 году их роль свелась главным образом к прикрытию побережья Северного и Балтийского морей и берегов Норвегии. При этом на Балтике действовали более крупные корабли, а в остальных указанных районах — соединения легких. Положение с горючим на флоте резко ухудшилось из-за систематических бомбардировок нефтеперегонных заводов и топливных складов, а также в связи с потерей нефтяных промыслов Румынии. Все корабли, работавшие на жидком топливе, были большей частью принуждены бездействовать. Авиация противника стала беспрепятственно действовать даже на Балтийском море. Немецкие конвои, следовавшие вдоль норвежского побережья, подвергались все более сильным ударам с воздуха. По мере продвижения войск противника к Германии последней пришлось эвакуировать часть своих баз в Северной Норвегии.

Последние бои на Средиземном море имели место у берегов Северной Италии, которые в то время еще были заняты немцами, а также близ некоторых островов группы Додеканес. В них приняли участие последние из уцелевших мелких кораблей немецкого флота, действовавших на Средиземном море. Несколько немецких кораблей были в свое время укомплектованы командами, состоявшими преимущественно из итальянских фашистов; теперь же многие команды начали арестовывать находившихся на борту немецких представителей и увозить эти корабли в порты, занятые западными союзниками. Весной 1945 года боевые действия на Средиземном море, постепенно замирая, прекратились окончательно.

В феврале 1945 года в восточной части Балтийского моря броненосцы «Лютцов» и «Адмирал Шеер», миноносцы, торпедные катера, а также соединения сторожевых кораблей и тральщиков оказывали существенную поддержку отступавшим немецким войскам в районе полуострова Замланд и в районе Эльбинга, в марте — западнее Данцига и юго-западнее Кёнигсберга. Артиллерия немецких кораблей долгое время держала под огнем районы сосредоточения наступающих русских войск между Данцигом, Цоппотом и Готенхафеном. Мужественное и упорное сопротивление немецких войск, окруженных в Курляндии (западная часть Латвии), стало возможным только благодаря помощи военных кораблей, которые доставляли окруженным войскам боеприпасы, продовольствие и вооружение, а на заключительном этапе борьбы сумели эвакуировать большое количество войск.

Приказ об эвакуации населения из Восточной и Западной Пруссии был отдан с большим запозданием; однако немецким кораблям все же удалось перевезти в Шлезвиг не одну сотню тысяч гражданского населения, главным образом женщин, стариков и детей. В связи с потопле-

нием русскими подводными лодками ряда крупных пароходов несколько тысяч несчастных беженцев погибли, тем не менее эти потери были во много раз меньше тех, которые имели место среди гражданского населения, пытавшегося уйти на спасительный Запад по суше. В апреле броненосец «Адмирал Шеер», крейсера «Адмирал Хиппер» и «Эмден», стоявшие в Киле, а также броненосец «Лютцов», находившийся в Свинемюнде, были потоплены авиацией противника. Тем самым всякая деятельность флота по оказанию поддержки сухопутным войскам прекратилась. 27 апреля 1945 года военно-морская база Пиллау оказалась в руках противника.

Немецкие подводные лодки и торпедные катера, действовавшие у побережья Голландии, пытались помешать противнику в высадке десантов и перевозках военных материалов морем.

В ходе войны из 200 имевшихся у Германии торпедных катеров противником было уничтожено 125. Такие высокие потери объясняются главным образом отсутствием у немцев хорошей радиолокационной аппаратуры и наличием прекрасного радиолокационного оборудования у противника. Будь у немецких торпедных катеров такое оборудование, это значительно сократило бы их потери и позволило бы им добиться больших успехов.

30 марта 1945 года во время налета авиации западных союзников на Вильгельмсгафен был уничтожен крейсер «Кёльн».

Поскольку возможности использования ВМС на море все более сокращались, главнокомандующий военно-морским флотом сформировал из моряков сухопутные части. В боях между Везером и Эмсом приняла участие 1-я дивизия морской пехоты; 2-я дивизия морской пехоты обороняла Одер к северо-востоку от Берлина, а 3-я дивизия морской пехоты была брошена в бой к югу от Гамбурга. Был сформирован также целый ряд отдельных полков морской пехоты и более мелких войсковых единиц. Теперь и моряки и пехотинцы сражались бок о бок на самом переднем крае обороны в районе Данцига, Готенхафена и даже на альпийских перевалах вплоть до общей капитуляции Германии 8 мая 1945 года.

### ИТОГИ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

Как и другие проблемы войны на море, этот вопрос нами уже почти исчерпан. Остается только добавить, что в разбираемый период времени добиться каких-либо новых существенных боевых успехов было уже невозможно. До 8 мая 1945 года немецкие подводные лодки успели потопить суда общим тоннажем примерно в 270 тыс. т, причем несколько тысяч тонн из этого количества приходится на долю так называемых «тюленей» — новых легких подводных лодок с электродвигателями. Появление этих лодок наряду с лодками, снабженными парогазовыми турбинами инженера Вальтера, несколько раньше могло бы в корне преобразить характер подводной войны. Но поскольку они были введены уже в самом конце войны, то изменить что-либо в общей обстановке на море они уже не могли. Над подводными лодками системы Вальтера работы велись еще с 1939 года; новый тип двигателей (независимые от подачи атмосферного воздуха турбины) обеспечивал этим кораблям подводную скорость порядка 24 узлов. Первые 4 подводные лодки этого типа вступили в строй летом 1944 года. Вслед за ними появились электролодки, имевшие возможность развивать также очень большую скорость подводного хода. Мощные батареи аккумуляторов и более приспособленные к подводному плаванию обтекаемые внешние формы позволяли электролодкам идти под водой со скоростью 16 узлов, то есть вдвое быстрее преж-

него; такая скорость по тем временам была более или менее достаточной для нападений на вражеские конвои и отдельные грузовые пароходы. К концу войны в строй вошли первые 120 подводных лодок такого типа; на 80 из них была почти полностью закончена боевая подготовка экипажей. Располагая современным навигационным оборудованием, они могли выпускать свои торпеды, не нуждаясь в зрительном наблюдении. В случае преследования со стороны противника они могли уклониться от него, погружаясь на очень большую глубину. Надо заметить, что в настоящее время подводный флот Советского Союза располагает большим количеством электролодок такого типа.

Несмотря на все указанные выше усовершенствования немецких подводных лодок, последние были бессильны изменить характер подводной войны в связи с колоссальным размахом строительства новых судов в США, а также в связи с огромным превосходством авиации противника над авиацией Германии!

Некоторое представление о борьбе, которую вел немецкий подводный флот, может дать следующая справка:

Количество подводных лодок, принятых на вооружение	1153
Общая численность экипажей . . . . .	около 40 000 человек
Количество погибших . . . . .	» 24 000 »
Количество подводников, попавших в плен . . . . .	» 5 000 »
Общие потери подводного флота . . . . .	659 лодок
Потери от бомбардировок в гаванях . . . . .	63 »
Потери от аварий, столкновений при обучении и т. п.	58 »
Затоплено при капитуляции . . . . .	219 »
Передано западным союзникам и СССР . . . . .	154 »
Потери Италии . . . . .	87 »
Потери Японии . . . . .	130 »

Подводными лодками было потоплено примерно 3000 судов общим тоннажем примерно 14,5 млн. *брт*, а также 178 военных кораблей и 11 вспомогательных крейсеров.

Строительство новых судов державами антигитлеровской коалиции по своему размаху намного превосходило их потери от действий подводных лодок Германии, Италии и Японии вместе взятых. За время войны Англия построила суда общим тоннажем в 4,5 млн. *брт*, США — 56,5 млн. *т* дедвейта, что соответствует 35 млн. *брт*. Правда, значительная часть построенных судов была довольно низкого качества, и в послевоенный период от их использования пришлось отказаться, однако во время войны все эти суда сыграли весьма большую роль. В ходе военных действий произошло принципиальное изменение в соотношении между торговыми флотами: тоннаж флота США увеличился с 9,3 млн. *т* до 40,2 млн. *т*, а тоннаж флота Англии наоборот уменьшился с 21,5 млн. *т* до 14,5 млн. *т*!

Мужественные экипажи немецких подводных лодок не падали духом ни под влиянием собственных потерь, ни под влиянием тех ограниченных успехов, которыми им приходилось довольствоваться на более поздних этапах войны. И наши противники вынуждены сами признать это. Вот, например, что говорилось об этом в официальном английском отчете «Битва за Атлантику»:

«Немецкий подводный флот сохранял дисциплину и боеспособность до самого конца войны. Не замечалось ни ослабления усилий, ни стремления уклониться от опасности. Даже в ту ночь, когда Германия капитулировала, ее подводные лодки потопили два торговых парохода в заливе Ферт-оф-Форт и тральщик в заливе Лайм».

Общие результаты борьбы с торговым флотом противника. Потоплено (в млн. брт и в процентном отношении к общим потерям):

Подводными лодками . . . . .	14,5, или 69%
Надводными кораблями . . . . .	1,5, или 7%
Минами, установленными ВМС и ВВС . . . . .	1,5, или 7%
Авиацией . . . . .	2,7, или 13%
Погибло от аварий и по неизвестным причинам . . . . .	0,8, или 4%

Всего . 21,0 млн. брт, или 100%

### ПРОДОЛЖЕНИЕ БОРЬБЫ ЗА ВОЕННО-МОРСКИЕ БАЗЫ ВО ФРАНЦИИ

Немецкие войска всех трех видов вооруженных сил, окруженные в укрепленных военно-морских базах на побережье Франции, возглавлялись вначале адмиралом Кранке, а в последние недели войны — адмиралом флота Маршаллем. Эти войска поддерживали связь с Германией, используя старые «Юнкерсы», вылетавшие и приземлявшиеся, как правило, ночью. Безукоризненно вплоть до самого конца войны работала радиосвязь; для связи баз между собой и с командованием группы ВМС на Западе применялись легкие корабли и подводные лодки. Все это давало возможность обеспечить окруженные войска минимумом продовольствия и боеприпасов. Гарнизоны окруженных военно-морских баз располагали к тому же довольно значительным по своим размерам предпольем, что позволило защитникам баз растянуть свои продовольственные запасы до нового урожая. Благодаря перестройке работы фабрик и кустарных мастерских, расположенных вблизи баз и на их территории, немцам удалось обеспечить выпуск продукции, необходимой для нужд обороны и повседневной жизни войск.

Боевой дух и физическое состояние осажденных продолжали оставаться на довольно высоком уровне, хотя в отдельных случаях давали себя знать последствия недостаточного питания и нехватки жиров.

Задачи оборонявшихся сводились к тому, чтобы отбивать атаки противника, обычно довольно слабые, а также вести со своей стороны отдельные огневые налеты и вылазки; во время последних немецкие штурмовые группы проникали глубоко в тыл противника, захватывая при этом продовольствие и различные предметы материального обеспечения.

В конце апреля укрепленные опорные пункты, расположенные на северном и южном берегах устья Жиронды (Руайан и Ле-Вердон) и преграждавшие доступ к порту Бордо, подверглись массированным бомбардировкам с воздуха, что лишило мужественных защитников последней возможности продолжать сопротивление. Комендант укрепленного района контр-адмирал Михаэллес был арестован и подвергнут долгому тюремному заключению, после чего французский военный суд вынес ему оправдательный приговор. Подобным же образом сложилась и судьба коменданта военно-морской базы Сен-Назер адмирала Ширлица. Генералу Рамке, возглавлявшему оборону Бреста, также пришлось отсидеть значительную часть срока по вынесенному ему приговору; лишь в 1951 году он вернулся в свой родной город Шлезвиг.

Сильно укрепленный остров Олерон, расположенный перед самым входом в военно-морскую базу Рошфор, перешел в руки противника за несколько суток до капитуляции Германии после продолжавшихся в течение двух дней ударов авиации и флота противника, высадившего здесь к тому же и довольно крупный десант. Согласно условиям капитуляции

Германии, последовавшей 8 мая 1945 года, все находившиеся в немецких руках укрепленные районы были переданы противнику в неповрежденном состоянии, а защищавшие их немецкие войска целиком взяты в плен.

### ВОЙНА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ. ВОЗВРАЩЕНИЕ ФИЛИППИН И ИНДОНЕЗИИ В РУКИ СОЮЗНИКОВ

Закрепившись в центральной части Филиппинских островов, Макартур развернул действия против главного острова — Лусона. В южной части залива Лингаен был сосредоточен многочисленный десантный флот в составе 685 судов, с которых 9 января 1945 года начали высаживаться войска и выгружаться боевая техника, в то время как авианосные самолеты адмирала Хэлси подавляли авиацию японцев и разрушали японские аэродромы. Единственной силой, которую японцы могли направить против высаживавшегося десанта, оказались «камикадзе»; они потопили эскортный авианосец «Оммани Бэй» и судно с боеприпасами. Кроме того, большие и малые повреждения были нанесены еще 21 кораблю американцев и в том числе 3 линкорам. Крейсер «Австралия» получил до 5 попаданий, «Колумбия» — 3 попадания, но ни один из этих кораблей не затонул, хотя потери в личном составе оказались весьма высокими. За день на берег было высажено 2 армейских корпуса общей численностью до 68 тыс. человек. Позднее на захваченный плацдарм были переброшены еще 2 дивизии.

16 февраля был захвачен морским и воздушным десантом остров Коррехидор, расположенный у входа в Манильскую бухту.

В составе парашютного десанта было около 2 тыс. парашютистов. Два форта, расположенных на соседних островах, были выведены из строя американским десантным судном, действовавшим под прикрытием артиллерийского огня боевых кораблей. В убежища форта была накачана смесь бензина и дизельного горючего, которую затем подожгли. 23 февраля 1945 года после упорных боев главный город Филиппин Манила перешел в руки американцев; однако партизанская война на острове Лусон продолжалась вплоть до начала 1946 года. Возвращение Филиппинских островов обошлось американцам в 60 тыс. убитых и раненых; японцы при этом потеряли примерно 300 тыс. человек, в том числе 7 тыс. пленных.

В ту ночь, когда на острове Лусон началась высадка десанта, флот адмирала Хэлси в составе 99 кораблей вошел в Южно-Китайское море, из которого японцы вывели большую часть своих кораблей еще в конце ноября 1944 года. В ходе этой операции подводной лодкой «Силайон» был потоплен японский линкор «Конго». Американцы ставили себе цель — окончательно отрезать Японию от тех районов, которые служили ей поставщиками риса, нефти, каучука, олова и т. п.

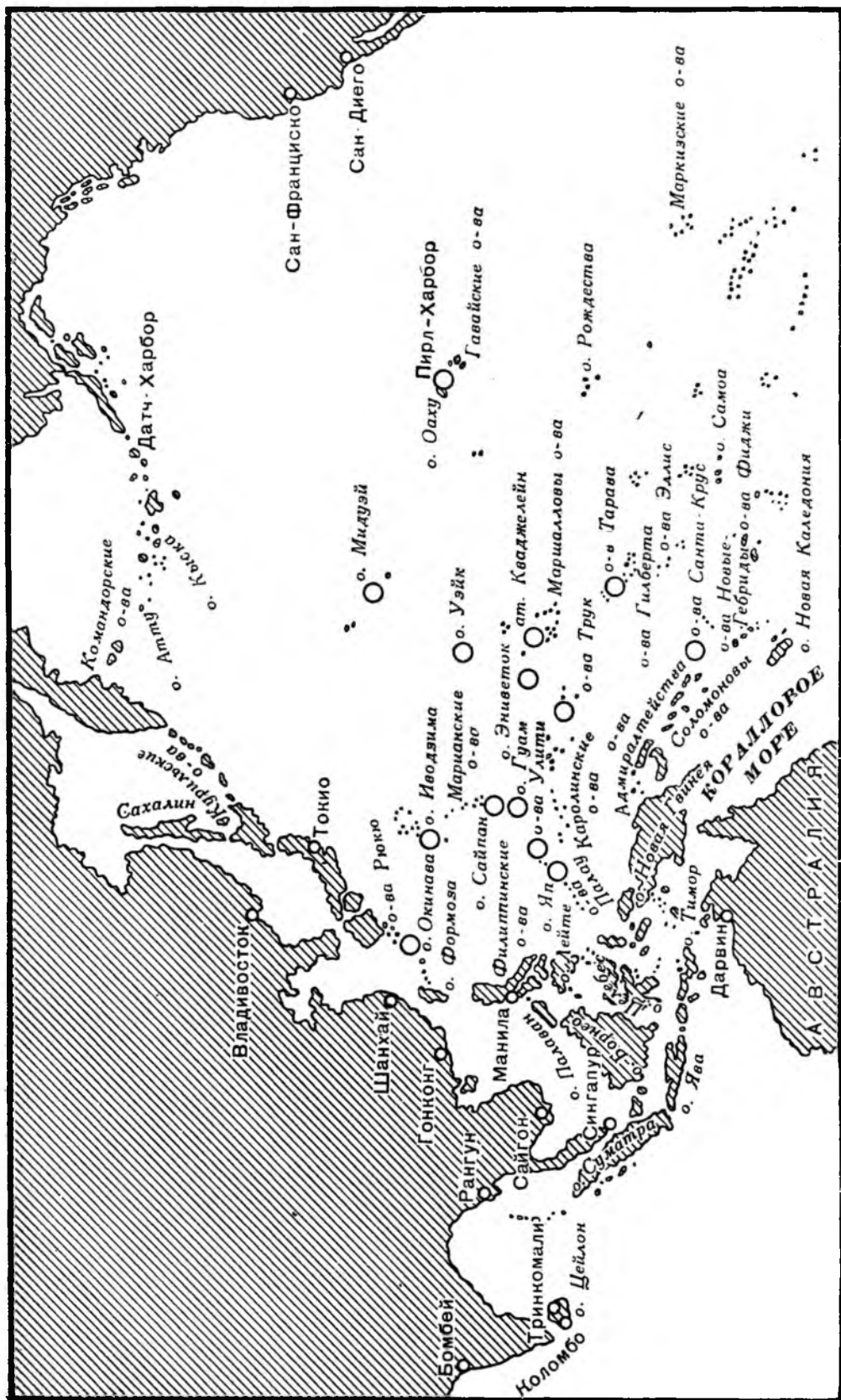
В портах Индокитая авианосные самолеты адмирала Хэлси уничтожили легкий крейсер «Касии» и стоявший на приколе французский крейсер «Ламотт-Пике». В Шанхае и Гонконге было потоплено значительное количество японских торговых судов. В общем, после шестидневного дополнительного прочесывания морского пространства было выведено из строя 234 тыс. т торгового тоннажа. Те же самолеты совершили несколько налетов на аэродромы на Формозе (Тайвань) и Окинаве; при этом они уничтожили около сотни японских самолетов, оказавших им лишь весьма незначительное противодействие. В американские корабли попало несколько бомб, а некоторые подверглись нападению «камикадзе», однако, как и в ряде других случаев, японцам не удалось потопить ни одного корабля.

Начиная с мая 1945 года на островах Индонезии, а также на острове Борнео стали высаживаться австралийские и голландские войска. К этому же времени японцы были окончательно вытеснены из Бирмы англичанами, сосредоточившими там полумиллионную армию. В ходе нескольких морских боев были уничтожены последние японские боевые корабли, еще находившиеся в данных районах. В ночь на 16 мая при столкновении с флотилией английских эсминцев в Малаккском проливе погиб тяжелый японский крейсер «Хагуро», а в начале июня 1945 года английская подводная лодка торпедировала в Яванском море тяжелый крейсер «Асигара». Крейсер «Такао», получивший тяжелые повреждения во время морского сражения у острова Лейте и отбуксированный японцами в Сингапур, был потоплен легкой подводной лодкой англичан, сумевшей подвести под него подрывной заряд.

### ЗАХВАТ ОСТРОВА ИВОДЗИМА

Решив покончить с базированием японских истребителей на остров Иводзиму и организовать на нем вспомогательный аэродром для своей авиации, адмирал Нимиц 19 февраля 1945 года отдал приказ о захвате этого небольшого острова, расположенного в 700 милях к югу от Токио. Для выполнения задачи сюда были подтянуты крупный десантный флот под командованием вице-адмирала Тернера и эскадра прикрытия во главе с вице-адмиралом Спруэнсом (последний руководил всей операцией в целом). В состав десантируемых войск входили две дивизии морской пехоты, специально оснащенные для действий в составе десанта. Кроме того, в резерве находилась еще одна дивизия морской пехоты. Десантными войсками командовал генерал-лейтенант Смит, имевший в этом деле большой опыт. Высадившемуся после трехдневной артподготовки американскому десанту удалось прорвать оборону японцев в первый же день высадки. 22 тыс. японцев под командованием генерал-лейтенанта Курибаяси продолжали и после этого оказывать десанту отчаянное сопротивление. В целом бой закончился только 17 марта. Из всего многотысячного японского гарнизона в плен было взято лишь 212 человек. Значительными были и потери американцев: почти 5 тыс. человек пало на поле боя, а число раненых достигло 16 тыс. человек.

С 16 авианосцев вице-адмирала Митчера, входивших в состав эскадры прикрытия вице-адмирала Спруэнса, были подняты в воздух 1100 самолетов. Во время налета на аэродромы японцев, расположенные в районе Токио, ими было уничтожено до 600 японских самолетов. При выполнении этого задания неподалеку от берегов Японии задержались 2 американских авианосца; вечером они были атакованы 6 «камикадзе», которые врезались в носовую часть авианосца «Саратога». Возникшие на корабле пожары удалось потушить через два часа, но как раз в этот момент над американскими авианосцами появились японские бомбардировщики, которые сбросили на них осветительные бомбы. Значительная часть японских самолетов была сбита, и хотя в носовую часть «Саратоги» попала еще одна бомба, однако американские самолеты, возвращавшиеся с задания, благополучно прицеплялись на неповрежденной части взлетно-посадочной палубы. В тот же вечер 2 японских самолета «камикадзе» обрушились на эскортный авианосец «Бисмарк Бэй», входивший в состав десантной эскадры американцев. В помещениях для самолетов, размещенных под взлетно-посадочной палубой, возник пожар, после чего произошел сильный взрыв — и американский авианосец затонул.



Тихий океан.

### ПАДЕНИЕ ОСТРОВА ОКИНАВА

Следующим объектом общего наступления американцев явился остров Окинава, входящий в сильно растянутую группу островов Рюкю. Остров оборонялся 120-тысячной армией японцев, которой командовал генерал-лейтенант Усидзима. В состав первого эшелона американской десантной армии входили 2 дивизии морской пехоты и 2 пехотные дивизии. Во втором эшелоне (резерве) армии находились 2 пехотные дивизии и 1 дивизия морской пехоты. Общая численность войск достигала 183 тыс. человек, не считая 270 тыс. человек, занятых в различных тыловых службах. Командовал этой армией генерал-лейтенант Бакнер. Десантный флот возглавлялся, как и в предыдущих операциях, вице-адмиралом Тернером и насчитывал 1213 судов. Для непосредственной поддержки десантируемых войск было выделено 10 линкоров, 14 эскортных авианосцев (с 564 самолетами) и около 100 мелких боевых кораблей. Как и раньше, 5-м американским флотом командовал адмирал Спруэнс, однако на сей раз состав флота был усилен английской эскадрой вице-адмирала Ролингса, состоявшей из 2 линкоров, 4 авианосцев, 4 крейсеров и 12 эсминцев. Выдвинувшись на 445 миль к северо-востоку от Окинавы, 5-й американский флот прикрывал десантную операцию от возможных внезапных ударов японского флота. Кроме того, его авианосная авиация, насчитывавшая 1163 современных самолета, имела задачей подавлять аэродромы противника, вплоть до расположенных на территории самой Японии. Самолеты стратегической авиации США поддерживали действия авианосной авиации, базируясь на аэродромы Марианских и Филиппинских островов, а также Китая.

После того как 1 марта 1945 года авиация американцев подвергла Окинаву сильной бомбардировке, 18 марта здесь началась авиационная подготовка к высадке десанта. Атаковав в первый день аэродромы и предприятия самолетостроительной промышленности, американские летчики на следующий день нанесли удар по остаткам японского флота, сосредоточенным в военно-морских базах Курэ и Кобэ. Как выяснилось впоследствии, победные реляции американцев об этом ударе были сильно преувеличенными, однако нанесенный ими ущерб был и в самом деле довольно значительным. Противодействие японцев оказалось разрозненным и слабым, и только «камикадзе» причинили некоторые повреждения трем авианосцам противника и более серьезные — четвертому, который пришлось направить обратно в США для капитального ремонта. За первые четыре дня боев японцы потеряли здесь свыше 500 самолетов.

Обстрел и бомбардировки западного побережья Окинавы, на котором американцы должны были высадить десант, продолжались в течение 8 дней. 26 марта американцы захватили слабо защищенную группу небольших островов Керама, расположенную несколько западнее южной оконечности Окинавы. Туда была доставлена артиллерия для обстрела японских укреплений на острове. К своему удивлению, американцы обнаружили на захваченных островах до 350 хорошо укрытых японских подводных лодок «кайтэнс»; такие лодки довольно успешно применялись японцами еще во время высадки американцев на острове Лусон. Если бы они остались не обнаруженными, они причинили бы американцам большие неприятности.

1 апреля 1945 года начался штурм острова. 500 самолетов с американских авианосцев в течение трех часов вели непрерывавшуюся бомбардировку прибрежной полосы. Когда к берегу подошли десантные суда, оттуда не раздалось ни единого выстрела; вскоре первые 20 тыс. человек из состава десанта были уже на суше. С ходу прорвав слабую обо-



рону японцев, американцы начали расширять захваченный плацдарм в северном и южном направлениях, атакуя японские позиции с фланга и тыла. На севере успехи американцев оказались наибольшими, однако действовавший здесь батальон японцев в исключительно упорных боях, переходивших в рукопашные схватки, задержал продвижение американцев на целых 7 дней. К 19 апреля американские войска вышли к северному побережью острова. Продвижение в южном направлении между тем задерживалось. Понадобилось почти два месяца непрерывных боев с введением колоссального количества боевой техники, прежде чем американцы, преодолев несколько километров предполья, вышли к основной полосе обороны японцев, так называемой «позиции Сури». Для того чтобы подавить огневые сооружения японцев, артиллерии главного калибра американских кораблей пришлось выпустить по ним до 1300 сверхтяжелых бронебойных и фугасных снарядов. В этих боях был убит командующий американской десантной армией. Японцы, расчлененные на три отдельные группы, продолжали сопротивление до 21 июня; в этот день американцам сдались уцелевшие от всего гарнизона 7 тыс. японцев, в своем большинстве принадлежавших к местному населению. Усидзима и его начальник штаба генерал-лейтенант Хо предпочли плену смерть, торжественно совершив обряд «харакори». Еще за год до этого подобным же образом поступили командующий японскими войсками в северной части Марианских островов и адмирал Нагумо, покончившие с собой при захвате американцами острова Сайпан.

На десантный флот адмирала Тернера обрушилось в общей сложности около 1900 японских «камикадзе», совершавших свои налеты тремя крупными группами и разрозненно в перерывах между налетами групп. При этом было уничтожено 26 американских кораблей и судов, из которых самыми крупными были эсминцы; кроме того, 164 судна получили повреждения. Японцам снова не удалось добиться решающего успеха, однако потери, вызванные ударами «камикадзе», в личном составе американского флота были весьма большими. По некоторым требующим уточнения сведениям, за время боев на Окинаве японцы потеряли до 7800 самолетов, а американцы только 763.

Авианосные эскадры вице-адмирала Митчера в течение ряда недель не подпускали к себе ни одного японского самолета. Лишь 15 мая двум «камикадзе» удалось прорваться сквозь зенитный огонь американцев и тяжело повредить флагманский корабль «Банкер Хилл», из состава команды которого было убито 402 человека. Сам авианосец пришлось направить в США для ремонта. Тяжелые повреждения были нанесены и авианосцу «Энтерпрайз», ставшему после выхода из строя авианосца «Банкер Хилл» флагманским кораблем. Английские авианосцы оказались более живучими, чем американские, поскольку их взлетно-посадочные палубы имели некоторую броневую защиту.

Уцелевшие к этому времени жалкие остатки японского флота действовали очень смело. Японцам пришлось приложить немало усилий для того, чтобы обеспечить топливом линейную эскадру вице-адмирала Ито. Но и на сей раз военное счастье не сопутствовало японцам: вскоре после выхода в море их корабли были замечены американской подводной лодкой, а с утра 7 апреля за японской эскадрой стала неотступно следить воздушная разведка американцев. Через несколько часов эскадре был нанесен мощный удар с воздуха, в котором приняло участие до 400 американских самолетов. Первым пошел ко дну легкий крейсер «Ягахи», получивший 12 прямых попаданий. После мощного взрыва затонул и линкор «Ямато», пораженный целой дюжиной торпед, а также несколькими бомбами. Кроме того, было потоплено 4 японских эсминца. Уцелевшие 4 эс-

минца подобрали 280 из 2500 человек команды погибшего корабля и доставили их на свою базу.

В ходе боев за Окинаву американский десант потерял примерно 7 тыс. убитыми и 31 тыс. ранеными. Помимо этого, американские эскадры потеряли 5 тыс. убитыми и примерно такое же количество ранеными. Эти сами по себе весьма тяжелые потери вполне оправдывались достигнутой американцами победой.

### ЯПОНИЯ КАПИТУЛИРУЕТ!

После занятия Окинавы в командование 5-м флотом снова вступил временно отсутствовавший адмирал Хэлси. Первым его мероприятием был опустошительный удар с воздуха по району Токио, нанесенный 10 июля 1945 года силами авиации, базировавшейся на авианосцы. Спустя неделю в район операций после непродолжительного отсутствия, использованного для отдыха экипажей и дооборудования кораблей, прибыла и английская эскадра. Массированные удары объединенных авианосных эскадр стали теперь чередоваться с артиллерийским обстрелом японских берегов линкорами и крейсерами союзников. К середине августа англо-американцы потеряли здесь 362 самолета, уничтожив в 9 раз больше самолетов противника. Кроме того, союзники вывели из строя 4 японских линкора, 4 авианосца, 6 крейсеров и 24 эсминца, находившихся ввиду отсутствия топлива в портах Японии.

Тем временем на крейсере «Индианополис» из США на Марианские острова было доставлено несколько атомных бомб. Передав свой груз, крейсер двинулся дальше к острову Лейте, где был торпедирован японской подводной лодкой и затонул в течение нескольких минут, унося с собой большую часть команды. Все произошло настолько быстро, что с корабля не успели даже дать радиogramму о постигшей его беде. 6 августа 1945 года над Хиросимой, а также 9 августа 1945 года над Нагасаки раздалась первые атомные взрывы. Одновременно в войну против Японии вступила Россия, двинувшая свои войска в Маньчжурию. Японский торговый флот к этому времени был почти уничтожен: в портах Японии оставались суда, общий тоннаж которых не превышал 670 тыс. т. За последние 7 месяцев войны торговый флот Японии понес исключительно тяжелые потери: несмотря на малое количество японских судов, занимавшихся морскими перевозками, американские подводные лодки сумели потопить суда общей грузоподъемностью до 450 тыс. т, самолеты уничтожили примерно 670 тыс. т, а на минных заграждениях, которые теперь стали применяться значительно чаще и в больших масштабах, подорвались суда общим тоннажем 330 тыс. т. С апреля 1945 года подвоз нефти в Японию полностью прекратился, а с июля в связи с недостатком стали и угля начали останавливаться и промышленные предприятия. Подвоз продовольствия также прекратился.

Американцы могли теперь позволить себе дожидаться капитуляции противника, почти не применяя оружия. В японской метрополии находилось еще два миллиона хорошо вооруженных солдат японских сухопутных войск, однако пустить их в дело японцы уже не могли. В этой обстановке руководство тонущим государственным кораблем взял на себя лично император Хирохито, выдержав предварительно тяжелую борьбу за власть с тайным государственным советом. 14 августа 1945 года японское радио сообщило о согласии императора на капитуляцию Японии. Через некоторое время японские уполномоченные подписали соответствующие документы на борту американского линкора «Миссури»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Акт о капитуляции Японии был подписан представителями Японии, США, Англии и СССР 2 сентября 1945 года.— *Прим. ред.*

Война на Тихом океане была типичной современной войной. И та и другая стороны имели в ней немало успехов и неудач и полностью использовали фактор внезапности. Подробное изучение этой войны весьма полезно всем тем, кто хочет составить себе правильное представление о таких понятиях, как морская мощь и мировая держава, воинская доблесть и военный потенциал. Вице-адмирал в отставке Руге, широко используя американские и японские материалы, написал книгу «*Entscheidung im Pazifik*»<sup>1</sup>, которая дает нам, немцам, единственную в своем роде возможность полностью и правильно понять ход событий, отмечая в сторону все привнесенное в них фантастическими сводками военного времени.

### НЕСКОЛЬКО ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ СЛОВ О ВОЙНЕ НА МОРЕ

Немецкому военно-морскому флоту с первых же дней войны пришлось столкнуться с превосходящими во много раз силами флота противника, а также со значительно более мощным военным потенциалом держав антигитлеровской коалиции. Несмотря на явную недостаточность собственных сил, немецкий флот до конца выполнил свой долг в ходе как наступательных, так и оборонительных действий.

Немецкие моряки не смогли бы достичь выпавших на их долю успехов, если бы при этом они не проявили исключительного мужества и не показали бы высокого уровня своей боевой подготовки. Они не добились бы успехов и без связующего их воедино чувства боевого товарищества, без решимости, энергии и умения командного состава.

Следует, однако, указать и на некоторые теневые стороны в борьбе немецких моряков, и прежде всего на отсутствие у флота собственной морской авиации. Нужно упомянуть и о большой путанице в порядке подчинения, имевшей место в первые годы войны. Заслуживает внимательного анализа и определенная «горизонтальность», существовавшая в организации командования немецкого флота. Имелся целый ряд командующих и начальников, которым были подчинены боевые единицы, зачастую разбросанные по весьма удаленным друг от друга районам. Наиболее показательной в этом отношении была организация командования подводного флота, ставшего чуть ли не отдельным видом вооруженных сил внутри военно-морского флота. Дело зашло настолько далеко, что начальник штаба оперативного руководства войной на море не мог оказывать никакого влияния на руководство подводным флотом, а главнокомандующий морскими силами в большинстве случаев не имел права распорядиться ни одной подводной лодкой даже тогда, когда они участвовали в операциях совместно с кораблями подводного флота. Забота о боевой подготовке личного состава флота была отдана на попечение офицеров инженерно-технической службы и превратилась в чисто техническое обучение, не имевшее почти никакой связи с боевой работой!

Подобные же явления имели место и в более высоких сферах военного руководства Германии. Так, несмотря на создание главного штаба вооруженных сил, который, кстати сказать, совершенно не оправдывал этого наименования, все три вида вооруженных сил, не говоря уже о войсках «СС», шли в своем развитии своим собственным путем. В странах «оси» никогда не могло возникнуть той организации командования, которую создали американцы для своих собственных вооруженных сил на Тихом океане во главе с адмиралом Нимицем и генералом Макартуром. Не было у немцев и итальянцев и союзного комитета начальников штабов, имевшегося у англо-американцев. Немцы и их союзники занимались

<sup>1</sup> R u g e, Entscheidung im Pazifik.

оригинальничанием, которое в войне на море привело лишь к ряду упущений и раздоров.

### ОБЩИЙ ВЫВОД

Оторванные от жизни идеологи часто утверждают: «Вооруженные силы виноваты и в войне и в ее проигрыше». Это утверждение совершенно беспочвенно и является лишним доказательством того, что его авторы стали жертвой либо недобросовестности, либо других человеческих слабостей. Никогда вооруженные силы не были так бессильны по отношению к правительству своей страны, как это имело место в Германии и Италии во время второй мировой войны. В обеих этих странах политическое руководство, избранное подавляющим большинством наций (и притом без участия вооруженных сил), поставило перед своими армиями такие задачи, которые были им не по плечу, какой бы самоотверженностью, мужеством, упорством, решимостью и профессиональным мастерством они ни отличались. Руководители держав «оси» довольствовались только тем, что сравнивали имевшееся у них количество дивизий, эскадрилий или кораблей различных типов и классов с теми же данными противника, оставляя без внимания военный потенциал, который в современной войне играет не меньшую роль, чем сама армия. Война на море явилась в этом отношении наиболее характерным примером.

Одной из важнейших задач данной работы является широкое освещение того факта, что немецкий народ не хочет, чтобы политики в третий раз вовлекли его в такую войну, которая в конечном счете *должна закончиться его поражением*, несмотря на все успехи, котрые могут быть первоначально достигнуты.

Однако, когда правительство той или иной нации обращается с боевым призывом к своим вооруженным силам, эти последние обязаны повиноваться и выполнять свой долг, независимо от воззрений и соображений личного порядка. В противном случае, будут подорваны основы существования нации: тогда правительство уже не будет избираться самой нацией, а навязываться ей вооруженными силами, превратившимися в преторианскую гвардию<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Привилегированные отряды войск древнего Рима, состоявшие непосредственно при преторах (полководцах, консулах и т. д.), а затем и при императорах. Впервые появились при Сципионе Эмилиане (II век до н. э.). Преторианцы играли большую роль в дворцовых переворотах, а с конца 2 века н. э. по собственному произволу вводили и свергали императоров.— *Прим. ред.*

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

# ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

*Подполковник в отставке  
Греффрат*

«Война в воздухе» представляет собой одну из составных частей комплексного труда «Мировая война 1939—1945 годов». Данная часть книги является своеобразным литературным памятником, посвященным бывшим военнослужащим ВВС Германии и родственникам наших павших в боях соратников. Однако ее роль этим не ограничивается: «Война в воздухе» является вместе с тем попыткой уже теперь дать более или менее точное описание успехов и неудач немецкой военной авиации во второй мировой войне.

Написание данной части книги стало возможным только в результате проведения большой подготовительной работы по изучению официальных и служебных материалов. Эта работа была начата еще в годы войны, а затем продолжена в послевоенный период. Кроме меня самого, в ней принимал участие генерал-майор фон Роден.

Генерал-майор в отставке Ганс-Детлев Герхудт фон Роден был последним начальником военно-исторического отдела главного штаба ВВС Германии. Его памяти и посвящается «Война в воздухе».

В общих рамках комплексного труда описанию действий в воздухе отведено весьма ограниченное место. В связи с этим у меня, как автора, не было возможности углубляться в подробное описание и оценку всех заслуживающих внимания событий.

Во всяком случае с самого же начала следует подчеркнуть, что военнослужащие бывших немецких ВВС всегда и всюду честно выполняли свой долг, какая бы задача перед ними ни возникла.

На первом этапе войны немецкие ВВС превосходили авиацию всех соседних государств как в количественном, так и качественном отношении. Однако в дальнейшем нашими противниками были мобилизованы потенциальные возможности почти половины земного шара и было обеспечено массовое применение производимой во все возрастающих размерах, превосходящей по качеству военной техники, что, разумеется, ставило немецкого солдата во все более и более невыгодное положение. Тем более достойна изумления стойкость немецких солдат, сумевших продержаться в подобных условиях почти целых шесть лет.

Нельзя, однако, забывать и о немецком народе, которому пришлось перенести нечеловеческие тяготы воздушной войны, начатой западными союзниками над территорией Германии. И мы склоняем наши головы в равной мере как перед павшими на фронте, так и перед теми, кто стал жертвой воздушных налетов.

Пусть этот краткий обзор событий военного времени поможет пробудить некоторые воспоминания и лучше понять многие факты, в значении которых было трудно разобраться в процессе самой войны.

В ходе изложения подводятся некоторые итоги, касающиеся одной из страниц нашего недавнего прошлого. И они должны послужить серьезным напоминанием о том, что войны в эпоху современной техники влекут за собой тяжелые последствия для всего народа и что обращение к оружию может быть оправдано только тогда, когда исчерпаны все другие возможности добиться разрешения спорных вопросов.

*Подполковник Греффрат.*

## НЕМЕЦКАЯ АВИАЦИЯ В 1914 — 1918 годах

В годы первой мировой войны авиация еще не признавалась самостоятельным видом вооруженных сил, как сухопутная армия или морской флот. Имевшиеся авиационные части использовались для целей разведки как глаза командования при решении тактических и оперативных задач. Самолеты того времени первоначально не имели никакого вооружения. По своей конструкции они не были рассчитаны на ведение воздушного боя. Только в ходе войны постепенно было создано некоторое количество истребительных и бомбардировочных авиационных частей.

Война в воздухе, борьба за господство в «третьем измерении» еще не заняла к тому времени своего места в оперативных замыслах командования. Лишь по мере развертывания боевых действий с авиацией начали считаться, хотя она и не могла еще претендовать на положение, равноправное с армией и флотом.

Авиационным частям очень часто приходилось переоборудовать и вооружать получаемые самолеты своими собственными, подручными средствами, приспособлявая свои машины к выполнению тех или иных специфических боевых задач; впрочем, это явление имело место и в ходе второй мировой войны.

Когда были разработаны способы стрельбы из пулеметов через воздушный винт, стала возможной и борьба с самолетами противника на встречных курсах. Бой истребителей против истребителей рассматривался как высшее достижение борьбы в воздухе. Делались некоторые попытки и более широкого, оперативного использования авиации, например: действия немецких дирижаблей против Англии, известная попытка обеспечить с помощью цеппелина Л-59 снабжение немецких войск в Восточной Африке непосредственно из Германии, бомбардировочные удары по Парижу и некоторым специальным военным объектам. Однако эта форма боевого использования авиации находилась тогда еще в начальной стадии развития и не увенчалась сколько-нибудь значительным успехом.

В целом можно сказать, что самолеты и их оборудование переживали еще пору детства и не были способны превратить воздушное пространство в подлинный театр военных действий. Дирижабли и самолеты наряду с танками, пулеметами, отравляющими веществами и подводными лодками продолжали оставаться вспомогательными средствами армии и флота.

Время для принципиального пересмотра взглядов на ведение войны еще не наступило; авиация не была еще признана наряду с армией и флотом одним из решающих видов вооруженных сил.

## ПОСЛЕДСТВИЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

11 ноября 1918 года было заключено перемирие, положившее конец первой мировой войне — этой первой гигантской схватке «века техники».

В ст. 198 и 209 Версальского мирного договора, подписанного 28 июня 1919 года, содержались следующие постановления:

«Сразу же после вступления в силу настоящего мирного договора вся боевая техника военной и военно-морской авиации Германии должна быть передана союзным и объединившимся державам».

«В составе вооруженных сил Германии не должно быть военной и военно-морской авиации».

Приведенные выше пункты договора решили судьбу немецких авиачастей, созданных в ходе первой мировой войны. Некоторая часть боевой авиационной техники была конфискована союзными державами еще в период подписания перемирия; все, что уцелело, было уничтожено в последующие годы под наблюдением организованной для этой цели Междусоюзной контрольной комиссии. Победившие державы не удовлетволялись уничтожением военной авиации. Даже для гражданского воздушного флота были предусмотрены такие запреты и ограничения, которые делали почти невозможным восстановление мало-мальски значительной немецкой авиации.

Тем не менее талант немецких инженеров и ученых открывал все новые пути и средства, чтобы строить вполне пригодные гражданские самолеты, не выходя при этом за формальные рамки установленных ограничений. Значительная часть немецких авиационных фирм перенесла свою деятельность за границу: на территорию Швейцарии, Дании, Швеции и других государств. Там можно было конструировать самолеты, не считаясь с договорными ограничениями.

За недостатком моторных самолетов немецкая молодежь обратилась к планеризму, получившему в связи с этим большое развитие. Тем самым поддерживался авиационно-спортивный дух и создавались необходимые предпосылки для развертывания самолетостроения.

Послевоенные вооруженные силы Германии (рейхсвер) не имели ни сухопутных, ни морских боевых самолетов. На занятиях по зенитно-пулеметной стрельбе приходилось применять макеты, а на тактических учениях ограничиваться «вводными», характеризующими действие самолетов противника. Подобные ухищрения были единственным способом дать немецкому солдату правильное представление о вероятной картине современного боя.

Ведавшие военными вопросами инстанции министерства путей сообщения скоро заметили, что развитие теории будущей войны в воздухе неудержимо движется вперед. Первое время, однако, оно проявлялось скорее в обобщении накопленного опыта, чем в творческой разработке принципиально новых положений. Тем не менее одно уже становилось совершенно ясным: военно-воздушные силы всех стран стремились к созданию своей собственной, самостоятельной организации, пытались разработать такую тактику и технику авиации, которые позволили бы выйти за рамки привычного «поля боя пехоты и тяжелой артиллерии». Развитие авиационной техники вскоре достигло такого уровня, что, казалось, она могла решать не только исход отдельных сражений, но и всей войны. Правда, путь к этому был нелегок и извилист. И не только потому, что на стремительно развивавшийся новый элемент военного искусства скептически по-сма тривали руководители «старых» видов вооруженных сил. Самим деятелям авиации не раз приходилось убеждаться, как трудно обеспечить скачок от самолетов, рассчитанных на непосредственную поддержку пехотных дивизий, к самолетам, претендующим на роль орудия, решающего судьбу войны.

1930 год явился началом периода стремительного развития авиационной техники. Наиболее сильное влияние на воззрения относительно так-



тического и особенно стратегического использования авиации в будущей войне оказало преодоление ею скорости 300 км/час, длительное время являвшейся своеобразным барьером. Одновременно авиаконструкторы стали вплотную заниматься разработкой пикирующего бомбардировщика. Это был принципиально новый тип самолета, представлявший собой значительный шаг вперед по сравнению с конструкциями времен первой мировой войны. С его введением был бы намного увеличен радиус действия авиации и возросла бы точность бомбометания. Таким образом, стратегия и техника обуславливали взаимное развитие, подталкивая друг друга.

Такая обстановка создавала самые благоприятные условия для создания принципиально новой немецкой авиации, более современной и не опирающейся на прежний опыт и устаревшие конструкции самолетов.

Однако руководство рейхсвера не сумело полностью осознать те преимущества, которые ему давала эта обстановка. Разрабатывая и улучшая некоторые образцы, оно надеялось использовать их одновременно и для решения оперативно-тактических вопросов, в плане поддержки сухопутных войск, и для решения проблем стратегического характера. Такая недодуманность в действиях руководства рейхсвера объяснялась целым рядом объективных причин и в первую очередь еще не потерявшими свою силу ограничениями, установленными Версальским договором, и как никогда своеобразным и сложным положением в немецкой промышленности.

Развитие новой авиационной техники требует времени и средств, а риск, связанный с разработкой новых конструкций, предполагает наличие ясного понимания перспектив и прочной финансовой базы. Немецкой авиационной промышленности приходилось работать в исключительно тяжелых условиях. Не имея в своем распоряжении значительных государственных субсидий, она вначале была вынуждена ориентироваться на строительство гражданской авиации. Развитие самолетостроения в значительной степени зависело от заказов немецкого общества воздушных сообщений («Люфтганза») и от запросов частных самолетовладельцев.

Несмотря на все эти трудности, немецкая авиационная промышленность сумела уже в 1929 году достичь уровня развития авиационной промышленности передовых стран. Огромное преимущество, которое имело у держав-победительниц в первые послевоенные годы, начало быстро исчезать, а во многих областях (в том числе и военной) Германия сумела не только догнать другие страны, но и перегнать их.

Тогдашнее министерство путей сообщения передало дело развития авиационной техники всецело самим промышленникам. Министерство только выдвигало определенные летно-технические требования и наблюдало за выполнением определенных норм прочности и безопасности, время от времени контролируя правильность выполнения своих требований. В 1929 году военное министерство Германии (министерство рейхсвера) приступило к разработке планов создания новых ВВС, а в 1930 году им были приняты меры к выпуску следующих образцов самолетов: Хе-111 (бомбардировщик), До-17 (бомбардировщик), Ю-52 (транспортный самолет), ФВ-200 (дальний разведчик).

В период с 1933 по 1936 год министерство воздушных сообщений передало промышленности заказы на строительство еще нескольких, уже созданных к этому времени образцов самолетов: Ме-109 (истребитель), Ме-110 (истребитель-бомбардировщик, или двухмоторный истребитель<sup>1</sup>), Ю-87 (пикирующий бомбардировщик).

Перечисленные образцы вместе с Ю-88, запущенным в серийное производство в 1938 году, оставались основой самолетного парка ВВС Гер-

<sup>1</sup> В дальнейшем будет употребляться только первый термин.— *Прим. ред.*

мании вплоть до самого окончания второй мировой войны в 1945 году. Именно эти образцы самолетов обеспечили превосходство немецкой авиации в первые годы второй мировой войны.

Первая бомба второй мировой войны упала с самолета Хе-111, с такого же самолета была сброшена в 1945 году по одному из мостов на реке Одер и последняя бомба. Первый самолет противника, сбитый во время второй мировой войны был уничтожен истребителем Ме-109. Самолеты этого же типа, правда, несколько реконструированные, сражались против новейших истребителей западных союзников и в 1945 году.

Подготовительная работа по созданию немецких ВВС велась в полном соответствии с планами увеличения рейхсвера. Их основное боевое назначение по-прежнему сводилось к поддержке наземных войск. Вновь создаваемые ВВС должны были максимально способствовать увеличению ударной силы и скорости продвижения мотомеханизированных войск. Поэтому при конструировании новых типов самолетов основное внимание уделялось выполнению этих требований.

### СТРОИТЕЛЬСТВО ВОЕННОЙ АВИАЦИИ ПОСЛЕ 1933 года

Начиная с 1933 года развитие немецких ВВС происходило в совершенно иной обстановке и на совсем другой основе, чем это было во времена рейхсвера.

Не имея специального военного образования, Геринг подходил к использованию военно-воздушных сил прежде всего как политик. Получив от Гитлера задачу возродить немецкую авиацию, Геринг сделал все от него зависящее, чтобы наряду с армией она могла быть использована в качестве средства давления в международной политике. В мае 1933 года Геринг дал промышленности заказ на производство не менее 1000 самолетов, сделав при этом упор на изготовление истребителей как основного оборонительного оружия.

Между тремя видами вооруженных сил — армией, авиацией и флотом — началось небывалое по своим темпам соревнование за первенство. Чтобы выиграть это состязание также и по отношению к иностранным державам, были мобилизованы все силы и способности немецкого народа. Немцы поставили себе задачей обогнать соседние страны настолько, чтобы они уже никогда не смогли наверстать упущенное. Мероприятия, которые проводились до 1933 года, то есть еще во времена рейхсвера, теперь сохраняли свое значение главным образом с точки зрения предварительной моральной подготовки немецкого народа к предстоящим событиям. Однако почти все, что было сделано тогда в отношении материальной подготовки, оказалось теперь абсолютно недостаточным, ибо сейчас речь шла о развертывании поистине огромных вооруженных сил. К тому же для Германии в этот период существовал целый ряд трудностей: заново создавать армию, оснащать ее современным вооружением и развертывать военную промышленность приходилось через 14 лет после постигшей страну военной катастрофы. За это время основы военного строительства, поскольку о них вообще могла идти речь, оказались, естественно, подорванными и в значительной степени устаревшими.

Вплоть до второй мировой войны и даже в ходе самой войны Геринг был одержим идеей обеспечить ВВС такую роль, какую отводил им в своих теоретических исследованиях генерал Дуэ. Геринг хотел, чтобы немецкая авиация «обращала в пыль» любых врагов, где бы они ни появлялись. Придерживаясь взглядов Дуэ, Геринг исходил из того, что при наличии чрезвычайно мощных наступательных ВВС можно быстро решить исход

войны. С первых же минут военных действий авиация должна была завоевать господство в воздухе и лишить противника всякой возможности оказать сопротивление раньше, чем он соберется с силами и сам перейдет в наступление. Дуэ считал, что в качестве предпосылки, необходимой для достижения успеха, нужно пожертвовать решительно всем, без чего можно обойтись, во имя создания вполне «самостоятельных ВВС», то есть такого стратегического воздушного флота, который мог бы быть использован для наступательных действий.

«Значение чисто оборонительных мероприятий в воздухе отступает на второй план перед непреодолимой мощью воздушного наступления».

Геринг был искренне убежден, что он с успехом осуществил на практике все идеи Дуэ. Вот что он говорил 8 ноября 1943 года на секретном совещании гаулейтеров:

«К началу войны Германия была единственной в мире страной, которая располагала стратегической, бомбардировочной авиацией, оснащенной самыми современными в техническом отношении самолетами. В других государствах существовала отдельная военно-морская авиация; свои ВВС эти государства рассматривали в качестве необходимого и важного, но вспомогательного вида вооруженных сил, роль которого состоит в поддержке действий армии и флота. Строя свою авиацию на этой основе, они лишили себя стратегических воздушных сил, то есть единственного оружия, способного наносить концентрированные и решающие удары. В Германии же с самого начала был взят курс на создание именно таких сил; в массе своей авиация готовилась с таким расчетом, чтобы проникать глубоко во вражеский тыл, выполняя там задачи стратегического характера. Одновременно меньшая часть бомбардировочной авиации (в качестве пикирующих бомбардировщиков) и, само собой разумеется, все истребители должны использоваться непосредственно на поле боя».

В соответствии с такой установкой были поставлены определенные задачи перед промышленностью. Однако выполнить их целиком она оказалась не в состоянии, потому что испытывала постоянную нехватку в различных видах сырья и не имела времени для осуществления подобных планов.

Несмотря на все утверждения немецкой пропаганды, военно-воздушных сил, пригодных для «стратегического» использования, Германия не имела. Попытки подобного использования если и предпринимались, то, как правило, не приводили к определенным положительным результатам.

Секрет успешного ведения войны состоит прежде всего в создании стройного, взаимно дополняющего ансамбля, в котором своевременное проектирование, тщательное испытание и массовое изготовление боевой техники строго согласуются с принципами тактического использования и стратегическими планами. Смелость своих замыслов и тактические успехи войск стратегия и тактика черпают из боевых возможностей того вооружения, которое спроектировано, построено и опробовано силами науки, техники и промышленности. Они составляют основу стратегического планирования. В своем развитии отдельные виды вооружения должны, постоянно соревнуясь, взаимно дополнять и обогащать друг друга, не теряя, однако, почвы под ногами. В этом и заключается принцип совместной работы и товарищеского соревнования. Руководству немецких ВВС не удалось добиться такого взаимодействия, не удалось создать тот стройный ансамбль, о котором сказано выше.

Руководство фиксировало в своих планах широкие стратегические замыслы, однако замыслам этим не хватало подлинной согласованности с тактическими возможностями войск. Новые стратегические цели и имеющийся тактический опыт, казалось, должны были создавать основу для

дальнейшего развития боевой техники; а вместе с тем предвзятые идеи воздушной войны далеко опережали реальные возможности. Руководство не сумело понять, что к началу войны немецкая техника и немецкая промышленность, несмотря на все свои достижения, еще далеко отставали от требований, выдвигаемых стратегией. Незавершенность работы по техническому оснащению немецкой авиации не удержала главный штаб ВВС от попыток осуществления таких планов, которые в данных конкретных условиях были абсолютно нереальными.

За последствия пришлось расплачиваться личному составу боевых авиационных частей, перед которыми ставились попросту невыполнимые при имеющихся в наличии средствах задачи. Почти аналогичное положение сложилось и в зенитной артиллерии: ее личному составу также скоро пришлось убедиться, что при том вооружении, которым располагала немецкая зенитная артиллерия, она была не в состоянии обеспечить выполнение поставленных перед ней задач.

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ И ВООРУЖЕНИЕ

### Авиационные части

В июне 1936 года во время авиационной катастрофы погиб генерал Вевер, первый начальник главного штаба ВВС, наиболее способный из всех руководителей немецкой авиации. Вевер стоял за стратегическое использование авиации, хотя и не отбрасывал полностью задач по поддержке наземных войск. Именно его следует считать подлинным теоретиком и организатором немецких военно-воздушных сил. Вевер был незаурядным военным деятелем и отличался большой силой воли. Он сумел воплотить в жизнь свою мысль о создании ядра новой немецкой авиации в виде бомбардировочных частей. В начале своей деятельности он тоже, по-видимому, отдавал некоторую дань претенциозным увлечениям, пытаясь добиться слишком многого в чересчур короткое время. Однако он всегда оставался трезво мыслящим солдатом и не терял времени на бесплодные мечтания.

Еще при жизни Вевера стало ясно, что защищавшаяся им идея создания дальнего бомбардировщика терпит крах (окончательно этот крах наступил несколько позднее). Так или иначе, но со смертью Вевера четкая и ясная, хотя и не вполне осуществимая в данных конкретных условиях, установка на стратегическое использование авиации потеряла свою силу. Стратегические задачи стали отходить на второй план, зато все большее и большее влияние приобретали взгляды об использовании авиации с ее поразительно высокой ударной силой и маневренностью для обеспечения быстротечных и стремительных операций наземных войск. В описываемой эволюции взглядов значительную роль сыграла политика, проводившаяся с 1933 и особенно с 1938 года в отношении как общих вопросов войны, так и перспектив развития боевой техники.

Вевер успел разместить среди немецких авиационных промышленников заказы на создание бомбардировщиков со значительным радиусом действия и большой бомбовой нагрузкой. Эта задача была возложена в первую очередь на фирмы «Юнкерс» и «Дорнье». Вскоре появились и первые опытные образцы. После смерти Вевера, однако, дальнейшие работы по созданию таких бомбардировщиков были приостановлены, что предопределялось, в частности, следующими причинами:

1. Политические цели, которые ставил перед собой национал-социалистский режим, требовали от немецкой авиационной промышленности

резкого сокращения сроков, необходимых для конструирования новых образцов самолетов и запуска их в серийное производство. Немецкие конструкторские бюро не могли обеспечить отработку крупных многомоторных самолетов такими темпами, при которых эти самолеты к моменту своего появления на фронте отвечали бы всем требованиям современного ведения войны.

2. Общие трудности с сырьем, характерные для Германии, исключали возможность производства крупных многомоторных самолетов в таком количестве, которое было необходимо для создания стратегической авиации. Возникали опасения, что тяжелые многомоторные самолеты, выполнив свою непосредственную задачу, окажутся непригодными для решения других боевых задач. Представлялось более целесообразным пойти по линии строительства большего количества средних бомбардировщиков, причем в интересах быстрее развертывания массового производства эти последние должны были оставаться двухмоторными.

3. В главном штабе ВВС Германии возникли большие сомнения в необходимости строить тяжелые многомоторные бомбардировщики, так как руководители его полагали, что в войне можно обойтись одними средними бомбардировщиками. Даже в 1943 году генерал Пельц и сам Геринг продолжали упорно отстаивать эту точку зрения.

4. Количество зенитной артиллерии было в Германии явно недостаточным, а между тем, например, Чехословакия представляла собой грозный авиационный трамплин, с которого могла действовать как русская, так и французская авиация. Исходя из этих соображений, главный штаб ВВС пришел к выводу, что немецкая авиация должна прибегнуть к подвижным формам базирования, широко используя рассредоточение и маскировку на полевых аэродромах. Поступать таким же образом с тяжелыми многомоторными бомбардировщиками было трудно, да и к тому же во время налетов авиации противника на полевые аэродромы эти бомбардировщики несли бы значительные потери.

Немецкое руководство пришло к убеждению, что складывающаяся политическая обстановка и ограниченная общая производственная мощность немецкой промышленности не дадут возможности построить в приемлемые сроки такое количество тяжелых бомбардировщиков, которое могло бы обеспечить достаточное боевое воздействие при бомбометании с обычного горизонтального полета.

Преемник генерала Вевера генерал Ешонек (впоследствии он стал генерал-полковником), тогдашний начальник управления материально-технического обеспечения ВВС генерал Удет и наконец сам Геринг — все они были убежденными сторонниками прицельного бомбометания. Они считали, что такое бомбометание обеспечит более высокую эффективность авиационных бомбардировок при меньшем количестве используемых самолетов.

Такая принципиальная установка по вопросу о методах бомбометания нашла свое отражение и в тех тактико-технических требованиях, которые стали выдвигаться перед авиаконструкторами: каждый самолет немецких ВВС, вне зависимости от его размеров, должен был быть пригодным для крутого или по меньшей мере пологого пикирования. Отсюда вытекали и соответствующие требования к характеру боеприпасов и боевой подготовке личного состава.

Когда в 1939 году в немецких ВВС вновь стало преобладать мнение о необходимости создания дальнего бомбардировщика, требование о пригодности его к пикированию снято не было. В результате этого создание дальнего бомбардировщика оказалось делом настолько трудным, что он не сумел вступить в строй вплоть до 1944 года (вспомните хотя бы о судь-

бе бомбардировщика Хе-177). Сконструировать нужный самолет удалось только тогда, когда требование об обязательной способности пикировать было отброшено. Однако использовать новый, на этот раз четырехмоторный бомбардировщик (Хе-177) уже не пришлось, ибо к тому времени Германия была почти полностью лишена горючего.

Некоторые организационные мероприятия по использованию бомбардировочной авиации дальнего действия были проведены еще в 1939 году. Так, например, предусматривалось формирование трех эскадр дальних бомбардировщиков, на вооружение которых поначалу были приняты самолеты ФВ-200 и Ю-290, переоборудованные из соответствующих самолетов гражданской авиации. Для тех же самых эскадр предназначался и двухмоторный самолет Хе-177, конструирование которого в 1939 году было еще далеко от завершения.

В 1942—1943 годах было выпущено несколько таких самолетов, однако через некоторое время после их передачи в части они были сняты с вооружения ввиду наличия у них больших конструктивных недостатков.

Что касается среднего двухмоторного бомбардировщика, то с самого начала развертывания немецких ВВС ему уделялось особое внимание. Данный тип самолета казался вполне пригодным для «третьего рейха» как с политической, так и чисто военной точек зрения, особенно если учесть, что, имея большой радиус действия, он мог поражать наиболее важные из вероятных целей на европейском театре войны.

Опыт показал, что от момента начала составления чертежей самолета до принятия его на вооружение требовалось большей частью от 4 до 5 лет, а соответствующий срок для авиационных моторов составлял 5—6 лет.

Геринг отдавал себе отчет в том, что для создания новых ВВС в его распоряжении было не так уж много времени, чтобы в 1933 году делать ставку на такие образцы самолетов, которые оказались бы на вооружении авиачастей не раньше 1937 года. Поэтому он ориентировался на конструкции, образцы которых были заказаны промышленности еще в 1930 году (впоследствии эти самолеты получили наименование До-17 и Хе-111). Примерно в тот же период появился и военно-транспортный самолет Ю-52.

Совершенно естественно, что при разработке упомянутых выше конструкций учитывались тактико-технические требования, выдвинутые еще во времена рейхсвера, так как они вполне соответствовали установке на использование авиации для тактической и оперативной поддержки наземных войск. Применение подобных самолетов для решения стратегических задач требовало увеличения их радиуса действия и бомбовой нагрузки. Изменения, внесенные в конструкции, потребовали проведения новых испытаний в воздухе, а это оттянуло сроки запуска в серийное производство. После целого ряда переделок самолеты До-17 и Хе-111 стали выпускаться только в 1934 году.

Между тем немецкие ВВС были вынуждены довольствоваться такими самолетами, которые по своим тактико-техническим данным совершенно не годились для решения задач стратегического порядка и снимались с вооружения бомбардировочных частей по мере поступления самолетов До-17 и Хе-111.

По времени принятия на вооружение вся боевая техника бомбардировочной авиации распределялась следующим образом: в 1934 году был принят на вооружение До-11, в 1935 году — До-13 и в качестве вспомогательного самолета — Ю-52, в 1936 году — Ю-86, в 1937 году — Хе-111 (улучшенный вариант Е), F, I и До-17М и в 1938 году — Хе-111 Н—Р,

До-17Z, Ю-88 (последний поступил в авиационные части в большом количестве только в 1940 году).

Все типы самолетов, которыми оснащалась немецкая авиация до 1939 года, носили на себе следы ошибок, допущенных в первоначальный период развития данных конструкций и обусловленных предназначением авиации для выполнения задач по поддержке других видов вооруженных сил.

Немецкой авиационной промышленности удалось значительно увеличить дальность полета своих самолетов по сравнению с дальностью, достигнутой во времена первой мировой войны. Тем не менее рост радиуса действий выпускаемых самолетов едва поспевал за непрерывно повышающимися оперативными возможностями механизированных войск. Уже в 1939 году можно было сделать довольно удручающий прогноз, что при быстром росте подвижности механизированных и моторизованных войсковых соединений радиус действия авиации, и в частности самолетов, предназначенных для непосредственной поддержки, окажется едва достаточным, чтобы отсечь резервы противника на выходе их из оперативной глубины и лишить его возможности пользоваться своими рокадными путями, часть которых будет находиться уже в пределах стратегического тыла.

С точки зрения скорости самолетов положение со временем значительно улучшилось. Если, например, во время первой мировой войны скорость истребителя в полтора раза превосходила скорость бомбардировщика, то к 1939 году это соотношение выражалось примерно 1 : 0,8. Наличие подобной тенденции привело к предположению, что скорость бомбардировщиков будет все больше и больше приближаться к скорости истребителей и что, следовательно, бомбардировщики вскоре смогут не опасаться истребителей, имея возможность уклониться от воздушного боя. Отсюда пытались сделать следующие выводы:

1. Не придавать прежнего значения строительству истребителей.

2. Сократить до минимума оборонительное вооружение самолета-бомбардировщика.

В первые годы строительства ВВС развитие немецких бомбардировочных самолетов шло именно по такому пути.

При этом удавалось добиваться дополнительного повышения скорости полета бомбардировщиков за счет некоторого ослабления их оборонительного вооружения. Размеры конструкций бомбардировщиков были по возможности уменьшены, а значение истребительных самолетов упало.

Однако вскоре проф. Мессершмиттом был сконструирован истребитель Me-109, явившийся большим достижением авиационно-технической мысли. Результаты боевого применения этого самолета в 1937—1939 годах во время гражданской войны в Испании, а также результаты испытаний, проведенных в самой Германии, опрокинули господствовавшие до того взгляды, тем более что и за границей стали появляться истребители с примерно такими же тактико-техническими данными.

Под впечатлением происшедшей переоценки ценностей в Германии возникла мысль о том, что отныне бомбардировочные самолеты должны сопровождаться истребителями-бомбардировщиками. На вооружение немецких ВВС был принят Me-110. Однако для использования его в качестве истребителя сопровождения он оказался малопригодным; его радиус действия был явно недостаточным, что было установлено еще до войны, а затем подтверждено опытом первых месяцев военных действий. Новый образец истребителя-бомбардировщика (Me-210) также был испытан еще до начала войны, но вследствие неудачной конструкции не получил широкого распространения (в последующем данный тип самолета использовался в качестве разведчика и штурмовика).

Необходимость обеспечить защиту бомбардировщиков от новых, скоростных истребителей продолжала оставаться в силе, а так как попытки создать удовлетворяющий требованиям истребитель сопровождения проваливались одна за другой, то внимание снова стало акцентироваться на увеличении скорости самого бомбардировщика как средстве обеспечения его безопасности.

В основу конструирования всех образцов боевой техники был положен принцип, сводившийся к тому, что создаваемое в ходе технического прогресса новое вооружение должно быть возможно более простым по конструкции и удобным в обслуживании, поскольку от этого зависит его безотказность в условиях боевой действительности. В авиатехнике того времени, однако, эта общая тенденция приводила ко все большему усложнению конструкций. Как это ни странно, именно высокий уровень развития техники обуславливал непрерывные изменения и шатания в области тактико-технических требований: перед авиаконструкторами выдвигались все новые, но по-прежнему невыполнимые задачи. Лишь в спокойной обстановке, при деловом взаимодействии всех заинтересованных инстанций это действительно могло бы привести к практическому улучшению тактико-технических данных самолетов. С точки зрения технологии массового производства и удобства обслуживания той или иной конструкции бывает целесообразно проводить некоторые упрощения по сравнению с первоначальным вариантом. В сложившейся обстановке это большей частью вело к значительному снижению проектных тактико-технических данных. Из этого напрашивается вывод, что все связанные с подобными мероприятиями выгодные и невыгодные стороны дела должны всегда тщательно учитываться высшим командованием.

Из тактических соображений было выдвинуто требование, чтобы вся боевая техника, и в особенности авиационная, подвергалась такой унификации, при которой, например, один и тот же тип самолета мог использоваться для выполнения самых разнообразных боевых задач. Это требование, однако, оказалось совершенно невыполнимым. Более того, на практике дифференциация еще больше усилилась.

Появилось понятие «конструктивного остова», или «самолетной коробки». При этом имелось в виду обеспечить такое положение, при котором на один и тот же самолет, не меняя его аэродинамической характеристики, можно было бы ставить все более и более мощные моторы и добиваться таким образом увеличения его скорости. Одну и ту же «самолетную коробку» мыслилось приспособлять для создания весьма различных конструкций, превращая ее в случае необходимости в бомбардировочный, разведывательный, истребительный и даже транспортный самолет.

Возникновение такого понятия, как «конструктивный остов», или «самолетная коробка», объяснялось ограниченными возможностями немецкой авиационной промышленности и стремлением командования избавиться от многотипности самолетов, поступавших на вооружение.

Недостатки, неизбежно вытекавшие из описанного выше подхода к созданию новых самолетов, в течение ряда лет осложняли всю работу авиационных конструкторов и в дальнейшем привели к тому, что целый ряд усовершенствований, требовавших одновременного изменения аэродинамической характеристики «самолетной коробки» оказался практически неосуществимым.

Из-за распространившегося одно время мнения, кстати совершенно необоснованного, будто бомбардировщик может обойтись без сильного оборонительного вооружения, была изменена и планировка самолета, причем так, что на нем не оказалось ни одного свободного места для размещения более современной аэронавигационной аппаратуры. Одна-



ко уже вскоре всем стало ясно, что без мощного бортового оборонительного оружия бомбардировщику все же не обойтись.

Появление более мощных и надежных авиационных моторов было связано с увеличением расхода горючего. Это ограничивало дальность полета самолета и требовало установки более вместительных баков, что в свою очередь снижало скорость самолета. К тому же установка баков повышенной емкости зачастую была невыполнима без одновременного видоизменения аэродинамической характеристики всего самолета.

В предвоенные годы, исходя из военно-политических и военно-экономических соображений, руководство Германии не пошло по пути американцев, то есть по пути создания многочисленной тяжелой бомбардировочной авиации, прикрываемой истребителями сопровождения и рассчитанной на бомбометание с горизонтального полета. Говоря точнее, что-то в этом отношении планировалось, однако в связи с недостатком времени, сырья и горючего, ограниченностью производственных возможностей немецкой промышленности, а также ввиду своей привязанности к идее континентальной войны руководство Германии на этот путь не стало. Как уже указывалось, оно было решительным сторонником бомбардировок с пикирования, а не с горизонтального полета. И не последнюю роль в принятии такого решения сыграли достижения пикирующих бомбардировщиков, импортированных в свое время из США.

Ориентировка на указанный способ бомбометания привела к тому, что ко всем немецким самолетам было предъявлено требование — обладать способностью к крутому или по меньшей мере пологому (порядка 30°) пикированию. С исключительным упорством, свойственным их национальному характеру, немцы добивались того, чтобы этой способностью обладали даже самые тяжелые самолеты. Между тем это сильно осложнило разработку новых самолетов. Для примера достаточно упомянуть хотя бы то, что оборудование самолета дополнительными воздушными тормозами вызвало необходимость проведения ряда новых сложных и весьма продолжительных испытаний. Это в значительной мере усложнило и обучение экипажей. Одновременно пришлось разрабатывать новые бомбардировочные прицелы, взрыватели и бомбы.

Переход к пикирующему бомбометанию (вместо бомбометания с горизонтального полета) означал, помимо всего прочего, отход от идеи массовых бомбардировок, являющихся одним из основных элементов стратегической воздушной войны. Точное прицельное бомбометание по объектам небольших размеров, естественно, весьма важно при использовании авиации близ линии фронта. При стратегическом же ее применении, когда ударам подвергаются значительные по площади объекты, бомбардировка с пикирования уже не имеет решающего значения.

В обучении экипажей и совершенствовании самолетного парка главное командование немецких ВВС руководствовалось в конечном счете установкой, смысл которой сводился к тому, чтобы добиваться стратегического успеха, используя принцип внезапности и применяя скоростные самолеты и точное бомбометание с пикирования.

Для реализации этой установки необходимы были следующие предпосылки:

- 1) наличие хорошо обученных экипажей, имеющих в своем распоряжении соответствующие бомбардировочные прицелы;
- 2) приспособленность самолетов всех типов к пикированию;
- 3) применение бомб, которые по своему разрушительному и моральному воздействию приближались бы к требованиям теории Дуэ.

Переоценка значения прицельного бомбометания с пикирования непосредственным образом связана с отстаивавшимися немецким командо-

ванием общими методами ведения стратегической войны, также обусловленными недостатком сил и средств. От «воздушных флотов Геринга», в сущности недостаточно мощных, хотя и всячески превозносимых пропагандой, да к тому же еще и поставленных в тяжелое положение двойственным характером намеченных задач, требовали быстрых и решительных успехов как по линии стратегического воздействия, так и в части поддержки наземных войск. Поскольку действительно крупных сил авиации создано не было, за что другое могло ухватиться немецкое руководство, как не за всякого рода паллиативные меры?

На практике выяснилось, что точные удары немецких пикирующих бомбардировщиков как нельзя лучше обеспечивают успешные действия наземных войск. Что же касается стратегической воздушной войны, то даже удачные отдельные попадания приносят мало пользы и оказывают на общую обстановку только временное воздействие. К тому же надо учесть, что в распоряжении немецкого командования не было достаточно крупных бомбардировочных сил, чтобы повторять удары снова и снова. Подобное же положение имело место и при действиях авиации над морем. Пикирующим бомбардировщикам удавалось топить отдельные суда; значительному количеству других судов наносились те или другие повреждения, однако этим не было доказано, что техника пикирующего бомбардирования и боевая подготовка сравнительно немногочисленных немецких авиационных соединений, способных поражать объекты малого размера, уже достигли такого совершенства, которое позволяло безоговорочно предпочесть этот способ бомбометания любому другому. Во время авиационных ударов по морским объектам наилучшим способом действий всегда остается применение воздушных торпед и управляемых снарядов. Новые перспективы открываются здесь и в связи с применением атомных бомб.

Немецкие прицелы для бомбардировки с пикирования отнюдь не были такими совершенными, чтобы можно было рассчитывать на точные попадания в малые цели при использовании авиационных экипажей со средним уровнем подготовки. По-настоящему совершенный ночной бомбардировочный прицел так и не получил в немецкой авиации массового распространения до самого конца войны.

Таким образом, и с этой точки зрения немецкая авиация была приспособлена лишь для поддержки наземных войск. Что же касается ведения стратегических воздушных бомбардировок, то необходимых для этого технических предпосылок у немцев не имелось.

Еще в предвоенные годы немецкое командование проводило военные игры, в основу которых было положено использование немецких авиасоединений дальнего действия. В качестве одного из руководящих документов на этих играх использовалась изданная главным штабом ВВС справочная таблица тактико-технических данных, в которой указывались скорости и дальности полета самолетов, достигнутые при статочных испытаниях соответствующих образцов. Однако содержащиеся в таблице теоретические справочные данные не соответствовали реальной действительности, так как в ходе модернизации того или другого типа самолета основные тактико-технические показатели значительно снижались из-за того, что на самолет устанавливались более мощное вооружение, новые приборы самолетовождения, добавочные баки, увеличивалась бомбовая нагрузка и т. п. Вытекавшие отсюда изменения тактико-технических данных в должной мере не учитывались, и происходило это большей частью потому, что даже специалисты плохо следили за развитием авиационной техники и недостаточно хорошо разбирались во всех ее вопросах.

Поэтому странным и непонятным оставалось то, как могли ответст-

венные командные инстанции класть в основу оперативных расчетов военного времени подобные справочные данные и требовать при этом от экипажей безоговорочного выполнения поставленных боевых задач. Но, к сожалению, это было действительно так. Приведем один пример. В 1939 году самолет Ю-88 мог совершать налеты на Северную Англию, фактически используя одну авиабазу на территории Германии (Вестерланд). Правда, и тогда подобные полеты были доступны только наиболее подготовленным экипажам, умевшим экономно расходовать запас горючего, да и бомбовая нагрузка в таких случаях была довольно небольшой. Даже в 1941 году, когда немецкие аэродромы были разбросаны буквально по всему побережью от Норвегии до Бискайского залива включительно, добраться до района Глазго, например, было все же почти невозможно. На немецких самолетах приходилось устанавливать все более и более мощное вооружение, баки повышенной емкости и т. п. В результате радиус действия самолетов еще более сократился, и всякая возможность использовать преимущества обладания аэродромами в Норвегии и в западной части Европы была по сути дела утрачена.

### Немецкая зенитная артиллерия

По Версальскому договору 1919 года немецкому военно-морскому флоту было предоставлено право оставить некоторое количество орудий для прикрытия своих кораблей. Это дало немцам повод работать над улучшением своей зенитной артиллерии, оставшейся после первой мировой войны, и накапливать соответствующий опыт. Несмотря на все препоны, воздвигнутые Версальским договором, немецкие конструкторы развернули работу по дальнейшему усовершенствованию материальной части зенитно-артиллерийского вооружения. К 1939 году оно было значительно улучшено, хотя ничего принципиально нового создано и не было. Увеличились лишь начальная скорость снарядов ( $v_0$ ) и дальнобойность зенитных орудий. Благодаря созданию специального лафета удалось обеспечить подвижность орудий. Кроме того, на вооружение были приняты легкие зенитные орудия (20-мм и 37-мм), находившиеся раньше в качестве зенитного оружия на кораблях военно-морского флота, где по использованию их был уже накоплен значительный опыт. Серьезной модернизации подверглись и приборы управления зенитно-артиллерийским огнем, что позволило резко повысить его эффективность. К тому же была увеличена и дальность действия прожекторов.

Орудия и приборы, созданные в предвоенные годы, в начальный период войны вполне удовлетворяли требованиям, обусловленным тактическими приемами и скоростью самолетов того времени. Зенитное вооружение было рассчитано на борьбу с самолетами, идущими на высоте до 5000 м со скоростью до 100 м/сек.

Однако немецкое зенитное вооружение того времени было слишком привязано к оптике (оптические дальномеры и прожекторы), что влекло за собой чрезмерную зависимость от состояния погоды. К тому же слишком много зависело и от стереоскопистов-дальномерщиков, индивидуальные способности которых колебались в довольно значительных пределах. Баллистические характеристики зенитных орудий и снарядов, оставаясь пока еще на приемлемом уровне, начали уже заметно отставать от возросших тактико-технических данных самолетов, и всякое дальнейшее увеличение скорости самолетов неизбежно должно было привести к значительному снижению эффективности зенитного огня из-за чрезмерно увеличивавшихся линейных упреждений.

Опыт первых же месяцев войны показал, что зенитная артиллерия не

может равняться с постоянно и быстро совершенствующейся авиационной техникой. Вспомогательные средства зенитной артиллерии (прожекторы и звукоулавливатели) вскоре обнаружили свою почти полную непригодность к использованию во время ночной стрельбы. Ночные налеты авиации противника показали, что это оборудование совершенно устарело и не может обеспечить отыскание самолетов противника не только в плохую погоду, но и даже в светлые лунные ночи.

Чрезмерная зависимость зенитной артиллерии от состояния погоды не являлась, однако, неустранимым недостатком: от нее можно было избавиться путем своевременного принятия на вооружение радиолокационного оборудования, которое обеспечивало бы получение более точных данных и не зависело бы от состояния погоды. Однако переход на радиолокаторы осуществлялся очень медленно, затянувшись почти до 1941 года. Только к этому времени немецкие зенитные части получили радиолокационное оборудование в достаточном количестве, так как до этого радиопромышленность не могла обеспечить более быстрой разработки новой аппаратуры и налаживания ее массового производства. Зенитной артиллерии пришлось долго обходиться устаревшим оборудованием еще и потому, что промышленность сильно запоздала и с изготовлением радиолокаторов для ночных истребителей. В результате при ночных налетах авиации противника приходилось освещать прожекторами весь район вероятного нахождения его бомбардировщиков, чтобы таким образом давать возможность своим истребителям находить цели. Помимо всего прочего, немецкие трансформирующие приборы были столь несовершенны, что для повышения эффективности зенитного огня приходилось прибегать к оптической наводке и замерам в прожекторном поле.

Дальнейшее совершенствование зенитно-артиллерийских систем за счет увеличения начальной скорости снарядов ( $v_0$ ) было сильно ограничено быстрым износом ствола. Никаких реальных результатов нельзя было ожидать и от увеличения калибра орудий. Стало очевидным, что нужно искать новые пути развития, поэтому с 1941 года артиллерийско-техническая мысль обратилась к проблеме, выдвинутой еще в 1932 году, а именно к использованию в зенитной артиллерии управляемых и неуправляемых ракет.

Все развитие зенитно-артиллерийской техники было подчинено требованию добиться максимальной дальности полета снаряда за первые 25 секунд. Это требование сохраняло свое значение в течение всей войны. Если не считать попыток использования ракет, то можно сказать, что в области зенитной артиллерии немецкая конструкторская мысль не создала ничего нового. Правда, были изготовлены новые 55-мм орудия, имевшие более длинный ствол, разработаны 37-мм орудия с увеличенной начальной скоростью полета снаряда ( $v_0$ ), а также проведены некоторые мероприятия по улучшению тактико-технических данных тяжелых 88-мм, 105-мм и 128-мм зенитных пушек. Был принят на вооружение новый прибор управления зенитным огнем, в котором большая часть необходимых для стрельбы данных вычислялась автоматически с применением электрооборудования. Был переконструирован и упрощенный прибор управления огнем (вычислитель угловой скорости). Здесь также появилась возможность отказаться от обслуживания вручную, поскольку необходимые для стрельбы данные готовились при помощи электроавтоматики. К тому же конструкцию этого прибора удалось значительно упростить, благодаря чему на его изготовление стало уходить всего 1000 рабочих часов вместо 12 000 часов, затрачивавшихся ранее. Однако новая усовершенствованная техника поступала в войсковые части в таком незначительном количестве, что ее практическое значение оставалось весь-

ма малым. Помимо этого, усовершенствованные приборы были очень чувствительны к резким колебаниям погоды, и поэтому использование их, скажем на Восточном фронте, было ограничено до минимума. Что же касается нового вычислителя угловой скорости, то он вообще почти не применялся, так как его массовое производство было налажено лишь к 1945 году.

С 1945 года в связи с необходимостью увеличения дальности стрельбы зенитной артиллерии и повышения меткости ее огня в условиях растущей скорости самолетов противника к качеству снарядов и самих систем стали предъявляться еще более высокие требования. Необходимо было прежде всего увеличить начальную скорость полета снаряда, что позволило бы уменьшить линейное упреждение при прицеливании. Однако этим проблема еще не исчерпывалась: выявилась настоятельная необходимость в увеличении зоны действительного поражения при разрыве снаряда. Так, например, 88-мм зенитная граната поражала самолет только при прямом попадании или при разрыве в непосредственной близости от него (не далее 4 м). В силу этого было признано нужным, несмотря на ощущавшуюся нехватку взрывчатых веществ, увеличить разрывной заряд снарядов 128-мм орудий и даже создать новые, 150-мм зенитные орудия. Однако проведение в жизнь подобных проектов наталкивалось на ограниченность промышленного потенциала Германии, так как снабжение снарядами даже старых образцов не всегда было бесперебойным.

Говоря о попытках создания более мощного зенитного вооружения, нельзя не упомянуть о проекте сверхтяжелой 240-мм зенитной пушки. Идея создания этого орудия зародилась еще в 1941—1942 годах, но в 1943 году по приказу Геринга работы по его проектированию были приостановлены. 17 августа 1943 года Мильх в своем дневнике сделал по этому поводу следующую запись:

«Когда 15 августа 1943 года рейхсмаршалу был представлен доклад относительно создания 240-мм зенитного орудия, он выразил те же сомнения, что и фюрер... Чтобы не распылять сил и средств, было решено отказаться от строительства 240-мм зенитного орудия, сосредоточив усилия на создании зенитных ракет».

Так окончилась последняя попытка решить проблему усиления эффективности ПВО посредством создания новых зенитных орудий.

С зенитными ракетами произошло то же самое, что и со многими другими новинками военной техники, созданными в Германии в ходе войны. Значение их осознавалось слишком поздно, и когда наконец после всевозможных оттяжек и проволочек доходила очередь до их серийного производства, они уже успевали утратить свою актуальность или же оказывалось, что соответствующая отрасль военной промышленности настолько пострадала от воздушных бомбардировок, что о выпуске нового оружия нечего было и думать.

Что касается применения зенитных ракет против действовавших на больших высотах самолетов противника, то немцы просто не успели его осуществить. Для отражения воздушных атак с небольших высот в конце войны с незначительным успехом использовались три специальные зенитные батареи, имевшие на вооружении пороховые ракеты 60-мм и 70-мм, которые выпускались с установок, обеспечивавших многократность выстрелов.

Одна из таких батарей в 1945 году была захвачена в исправном состоянии американскими войсками близ Ремагена. Командир батареи, немецкий зенитчик в чине обер-лейтенанта, был за это расстрелян по специальному приказу Гитлера.

К началу войны 1939 года в немецких ВВС было следующее количество боевых самолетов: бомбардировщиков — 1180, истребителей-бомбардировщиков — 480, пикирующих бомбардировщиков — 366, штурмовиков — 40, истребителей — 771 (то есть примерно 2000 самолетов для наступательных действий и около 800 для оборонительных действий), дальних разведчиков — 379, войсковых разведчиков — 342, гидросамолетов — 240, транспортных самолетов — 552, самолетов специального назначения — 55. Общее количество военных самолетов составляло 4405 единиц.

В состав зенитной артиллерии входило около 657 тяжелых батарей (то есть около 2600 тяжелых зенитных орудий калибра 88 и 105 мм), 560 легких батарей (около 6700 легких зенитных орудий калибра 20 и 37 мм) и 188 прожекторных батарей (примерно 3000 прожекторов).

### АВИАЦИЯ В «МОЛНИЕНОСНЫХ ВОЙНАХ» 1939 — 1940 годов

Ранним утром 1 сентября 1939 года в 4 часа 45 мин. немецкие авиационные части начали стартовать со своих оперативных аэродромов; тем самым было начато практическое осуществление плана, разработанного во всех подробностях еще за несколько месяцев до этого и предусматривавшего внезапное нападение на Польшу и быстрый ее разгром.

Основной замысел немецкого командования сводился к тому, чтобы уничтожить главные силы польской армии к западу от водного рубежа Висла — Сан и к северу от реки Нарев; не давая им возможности отойти за эти реки. Планом также предусматривалось лишить противника возможности организовать новую оборону восточнее Вислы и южнее Нарева.

Первоочередными задачами немецких ВВС в Польской кампании были: обеспечение надежного прикрытия с воздуха районов стратегического развертывания своих войск, а также завоевание и удержание господства в воздухе над территорией противника. В последующем ВВС должны были содействовать быстрому продвижению сухопутных войск к Висле, в особенности на Варшавском направлении. Помимо этого, они имели задачу не допустить использования противником тыловых коммуникаций для перегруппировки своих войск. После выхода немецких войск к Висле авиация должна была действовать по коммуникациям в Восточной Польше.

Недолго до начала второй мировой войны была уточнена роль ВВС в предстоящих «молниеносных» кампаниях. В качестве основной задачи перед ВВС был выдвинут разгром авиации противника в самом начале каждой кампании. В связи с этим для нанесения первого удара по авиации противника намечалось привлекать максимальное количество сил. Оказание авиационной поддержки наземным войскам в первые дни боевых действий должно было отойти на второй план по сравнению с борьбой за господство в воздухе. По этому поводу тогдашний начальник главного штаба немецких ВВС генерал Ешоннек сказал:

«Те результаты, которых можно добиться, действуя в первые два дня войны против неприятельских сухопутных войск, не идут ни в какое сравнение с ущербом, который способна нанести вражеская авиация, если она останется полностью боеспособной».

В этом высказывании совершенно ясно выражена идея завоевания господства в воздухе, хотя сам этот термин и не употреблен.

Немецкие ВВС методически выполняли поставленные перед ними задачи. Первоначальный удар по аэродромам и другим элементам наземной организации польских ВВС оказался весьма успешным. В те немно-

гие недели, пока шла война, польская авиация действительно не могла оказать немцам сколько-нибудь существенного противодействия.

Наряду с успешными ударами по аэродромам немцам удалось сорвать проведение мобилизации и тем самым не допустить нарастания сопротивления со стороны сухопутных войск. Бомбардировка польской столицы Варшавы, предпринятая 27 сентября во взаимодействии с артиллерией резерва главного командования, показала, что немецкие ВВС вполне способны оказывать решающее влияние на исход всей войны. Правда, как по численности, так и по техническому оснащению немецкая авиация далеко превосходила польскую, тем не менее кампания в Польше не оставила никаких сомнений в том, что немецкие ВВС к тому времени сумели превзойти авиацию других иностранных держав. Достигнутое превосходство заключалось главным образом в количестве боевых самолетов, а также авиационных экипажей, хорошо подготовленных к эффективной поддержке сухопутных войск.

К 28 сентября 1939 года Польскую кампанию можно было уже считать законченной. Она, в сущности, свелась к одному крупному сражению.

Теперь немецкая авиация освободилась для выполнения других боевых задач, а именно для борьбы с западными державами и в первую очередь с Англией.

### Немецкая авиация к началу 1940 года

Война против английской островной империи поставила немецкую авиацию перед лицом таких задач, которые были ей, в сущности, не по плечу.

Радиус действия основного бомбардировочного самолета (He-111) не превышал 900 км. Однако для бомбардировочной авиации в целом, особенно при ее использовании для решения стратегических задач, указанная цифра была, конечно, чисто теоретической, ибо об авиации следует судить не по дальности полета отдельных самолетов, а по ее способности наносить массированные и эффективные удары в пределах доступного подавляющей массе самолетов радиуса действий. Совершенно очевидно, что эта способность авиации не совпадает с достижениями отдельных высококачественных самолетов, имеющих на вооружении. Она определяется в первую очередь наличием достаточной массы самолетов вообще, а также количеством бомбардировщиков и их тактико-техническими данными (скоростью, дальностью полета, бомбовой нагрузкой, оборонительным вооружением, броневой защитой и т. д.); она определяется далее тактико-техническими данными истребителей сопровождения, если таковые имеются вообще, и, наконец, зависит от уровня боевой подготовки экипажей и от имеющихся средств навигационного обеспечения полетов на большие расстояния. Если рассматривать немецкие ВВС со всех перечисленных выше точек зрения, то оказывается, что они могли действовать эффективно только в радиусе не более 550 км от своей базы. Позднее это обстоятельство выявилось с полной очевидностью в ходе «битвы за Англию» и войны на море. В течение всей войны немецкие ВВС не смогли перешагнуть через этот 550-километровый барьер, и, хотя имевшиеся у немцев в небольшом количестве самолеты ФВ-200, Ю-290, БФ-138 и Хе-177 были способны покрывать большие расстояния, они все же не могли обеспечить эффективность стратегических бомбардировок в пределах своего радиуса действий.

В силу изложенных выше причин возможности немецких ВВС к началу боевых действий против Англии оказались довольно ограниченными.

Под определенным контролем немецкой авиации находились лишь Дания, часть Скагеррака и районы Северного моря от южной оконечности Норвегии по дуге до пересечения с 1—2 меридианами к востоку от Гринвича. Кроме того, в сфере ее деятельности были английское побережье в районе Норвича, подходы к устью Темзы, восточная часть Па-де-Кале, а также побережье Голландии и Бельгии. Для действий в перечисленных районах немецкие авиационные части должны были базироваться на аэродромы, расположенные на острове Зильт, в Шлезвиге, в северо-западной части Ольденбурга и в районе Кёльна. Использование авиационных баз близ Кёльна и Штуттгарта могло обеспечить эффективные боевые действия над Францией лишь до Сены, включая Париж, и до Лиона. Воздействовать же на военно-экономические центры Англии с имевшихся в распоряжении немецких ВВС аэродромов вообще не представлялось возможным.

Германия никогда не располагала авиацией, специально предназначенной и соответственно подготовленной для действий на море, хотя военно-морские инстанции еще до войны настойчиво требовали создания такой авиации. Геринг постоянно возражал против подобных требований, хотя и не мог опровергнуть их деловой обоснованности. Коренной причиной его возражений было опасение, что создание морской авиации приведет к нежелательному усилению влияния на ВВС другого вида вооруженных сил.

В соответствии с замыслами политического руководства вооруженные силы Германии летом 1939 года были подготовлены, во-первых, для стратегического развертывания против Польши, носившего наступательный характер, и, во-вторых, для стратегического развертывания против западных держав, имевшего оборонительный характер.

2-му и 3-му немецким воздушным флотам, сосредоточенным на Западе, в случае объявления войны Францией и Англией надлежало с максимальной экономией сил и средств обеспечить надлежащую оборону на Западе с тем, чтобы высвободить как можно больше сил для победоносного завершения Польской кампании. В рамках этой общей задачи предусматривались и действия упомянутых воздушных флотов против войск и военно-промышленных объектов противника, хотя в «Инструкции № 1» от 31 августа 1939 года специально подчеркивалось, что «ответственность за открытие военных действий должна быть целиком возложена на Англию и Францию».

«Наряду с обеспечением ПВО Рурской области, нормальная работа которой должна быть поддержана всеми имеющимися средствами», 2-му воздушному флоту было приказано провести все подготовительные мероприятия, необходимые для того, чтобы сразу же после получения соответствующего разрешения от верховного главнокомандования начать боевые действия против Англии.

Во время Польской кампании в распоряжении 2-го воздушного флота оставалось сначала 5, а затем лишь 3 бомбардировочные группы, вооруженные самолетами Хе-111. Кроме того, имелись 3 группы истребителей-бомбардировщиков Бф-110. В составе 3-го воздушного флота в сентябре 1939 года было 4 бомбардировочные группы и 2 группы истребителей-бомбардировщиков. Это означало, что 2-й воздушный флот мог выделить для нанесения ударов по Англии примерно 60—80 бомбардировщиков, способных действовать на дистанциях до 300—400 км без истребительного прикрытия. Фактически же действовало лишь 30—40 самолетов Хе-111 и несколько Ю-88. Дальнюю разведку пришлось вести небольшим числом самолетов Ю-90 и ФВ-200, а также несколькими специальными самолетами, главным образом типа До-18.



В силу этого воздушная война против Англии в 1939 году могла носить в основном лишь оборонительный характер. Это в большой степени объяснялось тем, что немцы все еще не потеряли надежды договориться с англичанами.

Немецкие авторы еще и сегодня считают, что силы англичан уступали возможностям «третьего рейха», а в ту пору можно было часто услышать и такое мнение, что Англия вступила в войну в тот момент, когда ее военно-техническая и военно-экономическая подготовка к войне была закончена лишь частично, поэтому, мол, на первом этапе войны она ограничится тем, что усилит свою противовоздушную оборону и организует систему конвоев для обеспечения подвоза извне. В целом предполагалось, что Великобритания будет придерживаться оборонительных действий, так как «она еще не в состоянии бросить в бой значительные сухопутные и воздушные силы».

Немногочисленный военно-морской флот Германии не мог вступить в серьезную борьбу с британским флотом. Поэтому было совершенно очевидно, что если англичане начнут наступательные действия на море, то противодействовать им придется одному лишь 2-му воздушному флоту. В силу этого немцы должны были атаковать английские корабли прямо на их базах, причем основными объектами ударов следовало выбирать линкоры и авианосцы. В том же случае, когда подходящих целей на море не оказывалось или действиям авиации мешали условия погоды, она должна была наносить удары по авиационным складам, военно-хозяйственным объектам, хранилищам горючего и морским портам, не имеющим сильной противовоздушной обороны. Иначе говоря, боевых действий против хорошо защищенной южной части Англии на первое время не намечалось.

Изложенный выше план фактически остался нереализованным, так как немецкая авиация не располагала достаточными силами да к тому же налеты на Англию вообще были запрещены политическим руководством Германии. 23 сентября 1939 года это запрещение было подтверждено вновь. 2-му немецкому воздушному флоту был отведен лишь очень ограниченный морской район, в котором ему предоставлялась свобода действий против английского флота как в отношении разведывательных полетов, так и в отношении бомбардировочных ударов. На случай, если бы англичане сами стали предпринимать бомбардировки немецких городов, 2-й немецкий воздушный флот должен был быть готов к проведению интенсивных налетов на Лондон и Ливерпуль.

Первые же столкновения немецких бомбардировщиков с кораблями британского флота, имевшие место 26 и 27 сентября в центральной части Северного моря, показали, что ни численность немецких авиационных соединений, ни подготовка их экипажей, ни имеющееся техническое оснащение не дают основания говорить о каком-либо явном перевесе немецких ВВС в борьбе с морским флотом противника. Во время этого боя немцам удалось добиться лишь отдельных попаданий, причинивших небольшой ущерб одному авианосцу и одному линейному крейсеру противника. В этом не было ничего удивительного, ибо как летно-технический состав, так и командование еще только начинали овладевать методами борьбы против морского флота. Командование еще не имело достаточного опыта, силы авиационных частей распылялись, проводившаяся разведка была во многих отношениях неудовлетворительной, а имевшиеся авиационные бомбы обладали недостаточной разрушительной силой.

17 октября 1939 года немцы начали серию воздушных налетов на английскую военно-морскую базу Скапа-Флоу. Для нанесения первого удара были выделены 3 эскадрильи; действуя по единому плану, они долж-

ны были добиться окончательного уничтожения линейного крейсера «Рипалс», который, по имеющимся сведениям, еще раньше получил серьезные повреждения и к указанному времени находился в Скапа-Флоу. Атакующие самолеты должны были действовать тремя эшелонами с интервалами в 2—3 часа. Первому эшелону предстояло осуществлять налет без предварительной воздушной разведки. Последующие эшелоны должны были пользоваться теми разведывательными данными, которые сообщат им по радио самолеты первого атакующего эшелона. В ходе налета немцы достигли ряда попаданий, однако никакой внезапности нападения не получилось. Не был потоплен и крейсер «Рипалс».

Для ведения борьбы с торговым судоходством противника в распоряжении немецкого командования имелось от 120 до 150 самолетов. Учитывая размеры морского театра военных действий, имевшимися в наличии силами нельзя было обеспечить эффективных ударов по торговым коммуникациям противника. К тому же в этот период высшее руководство Германии еще не разрешило проведения так называемой «неограниченной борьбы с торговым флотом». Более крупных авиационных сил для выполнения данной задачи выделено не было, поскольку война против Франции и других государств требовала их максимальной экономии.

Стремясь возместить недостаток авиации для непосредственной борьбы с флотом противника, немцы решили уделить большее внимание минированию определенных морских районов с воздуха. При этом предполагалось, что массовое применение авиацией этого нового средства борьбы значительно осложнит судоходство противника. Однако количество мин, заготовленных для сбрасывания с воздуха, оказалось недостаточным. Массовое производство их, по существу, еще не было налажено. Да и, кроме того, к началу войны не оказалось авиационных частей, полностью освоивших технику и тактику минирования с воздуха. Первые минные заграждения были установлены с воздуха у восточных берегов Англии лишь незадолго до начала немецкого наступления на Западе.

Война на Северном море — имеет в виду ее оборонительная стадия — в марте 1940 года подходила к концу. Стало совершенно ясно, что немецкие ВВС и ВМС не могут вести эффективной борьбы против Англии, опираясь лишь на ограниченное количество баз, имевшихся в Шлезвиг-Гольштейне и Ольденбурге.

Поскольку задача обеспечения решающих успехов в борьбе против Англии не снималась с повестки дня, с чисто военной точки зрения немцам не оставалось никакого другого выхода, как продвинуть свои базы на территорию Норвегии и Франции. При этом в первую очередь надо было овладеть базами на Севере, поскольку имелись достаточно достоверные сведения о том, что Великобритания сама намеревается захватить эти базы с тем, чтобы обеспечить себе фланговое воздействие на Германию и лишить немцев возможности ввозить железную руду из Швеции. Не было никакого сомнения в том, что территория Норвегии, и в особенности Франции, явится удобным исходным плацдармом для дальнейшей борьбы против Англии.

## НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

В 5 час. 30 мин. утра 9 апреля 1940 года началась высадка немецких войск на норвежском побережье, которой предшествовало несколько дней трудного пути по морю. Наступило время решающей проверки способности немецких ВВС завоевать абсолютное господство в воздухе над районами высадки в момент ее осуществления. Одновременно транспорт-

ная авиация должна была продемонстрировать свою подготовленность к переброске воздушнодесантных частей и организации их снабжения.

Новый театр военных действий находился совершенно в стороне от традиционных для Германии направлений развертывания военных операций, поскольку в данном случае действия развертывались через Северное море и Скандинавский полуостров в направлении Северной Атлантики и Северного полюса. Скандинавия отделена от европейского континента Балтийским морем, проливом Скагеррак и восточной частью Северного моря. У норвежского побережья раскинулись бесконечные просторы северной части Атлантического океана, прерывающиеся лишь Исландией, островом Ян-Майен, расположенным еще дальше к северо-востоку островом Медвежий, а также Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа, находящимися уже в арктических районах. Дальше на восток от русской Сибири в сторону Северного полюса выдвигается остров Новая Земля, являющийся восточной границей Баренцова моря.

У нового театра военных действий, по крайней мере в северной его части, в сущности не было никаких естественных границ. Они определялись лишь радиусом действия боевых самолетов и кораблей, главным образом крейсеров и подводных лодок. И в этот район осмелились вторгнуться немецкие вооруженные силы!

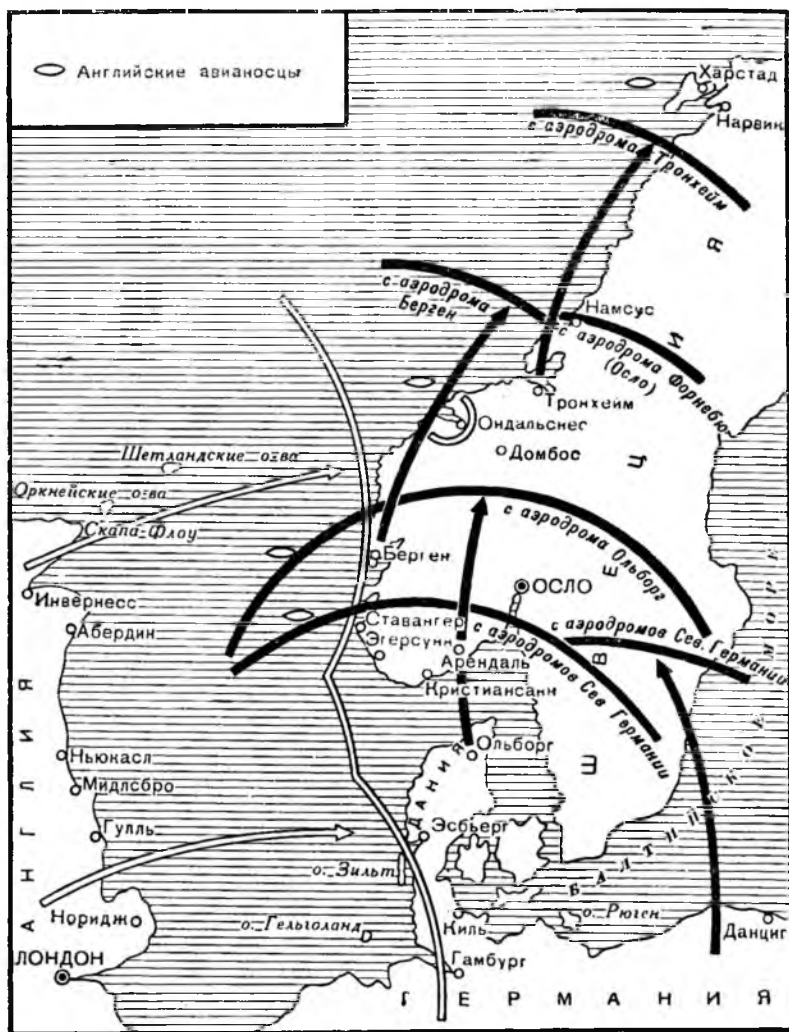
Протяженность береговой линии Норвегии составляет примерно 2500 км. По сути дела вся страна является побережьем. На юге ширина ее не более 400 км, в других местах она не превышает 300 км. Начиная с района Тронхейма, Норвегия превращается в узкую прибрежную полосу. Здесь уже ширина ее составляет около 100 км.

В силу вышесказанного обеим воюющим сторонам приходилось ориентироваться главным образом на ведение боевых действий на море, ибо захват территории оказывался практически ценным только в том случае, если за счет этого можно было увеличить количество воздушных или морских баз. Сокрушающие удары, нанесенные немцами малочисленной норвежской армии, оказались бесполезными, когда англичанам удалось прочно обосноваться на одном из наиболее удаленных от Германии пунктов побережья. Этим пунктом был Нарвик, захват которого Англией угрожал прекратить транспортировку в Германию шведской железной руды. Данный район являлся весьма важным для обеих держав, и в то же время он был значительно удален от основных баз той и другой стороны. Расстояние по прямой от Нарвика до Скапа-Флоу равно примерно 1500 км, а до Гамбурга — около 1700 км. Чтобы добраться от Гамбурга до Нарвика морем, нужно проделать путь протяжением в 931 милю, а от Скапа-Флоу до Нарвика — примерно 822 мили.

В этих условиях незаменимыми транспортными и боевыми силами оказались авиация и флот. Они могли обеспечить победу той стороне, которая упредила бы своего противника в сосредоточении своих сил против того или иного объекта действий. Выбор же таких объектов определялся главным образом географическим положением страны, характером ее рельефа, а также удобством расположенных на ней морских и воздушных баз. Кроме уже упомянутого выше района Нарвика, подобных объектов было здесь сравнительно немного.

Столица Норвегии Осло имеет весьма удобный порт и является центром сухопутных коммуникаций, идущих в северном и северо-западном направлениях. Помимо Осло и Нарвика, наиболее важными центрами страны являются Ставангер, Берген, Тронхейм, Арендаль, Кристиансанн и Эгерсунн. За эти пункты и должна была развернуться упорная борьба. К тому же по всему побережью разбросано бесчисленное множество фьордов различной величины и формы, каждый из которых позволял неза-

метно подойти к берегу и укрыть там военные и торговые суда, а также гидросамолеты. В интересах последующей активизации боевых действий немецких ВМС и ВВС в направлении на Шотландию и Атлантику особенно важно было захватить Ставангер, Берген и Тронхейм.



Радиусы действий немецкой и английской авиации в кампании 1940 года.

Для действий над всей этой территорией было намечено использовать около 60 бомбардировщиков Хе-111 и 40 истребителей; господство над территорией Дании предполагалось обеспечить примерно 40 самолетами Хе-111, 20 пикирующими бомбардировщиками Ю-87, 25 истребителями Бф-109 и 25 истребителями-бомбардировщиками. Для осуществления воздушных перевозок выделялось 400—500 транспортных самолетов всех типов, главным образом Ю-52.

Используя перечисленные выше силы, немцам удалось захватить и закрепить за собой господство в воздухе на период высадки в Дании, а позднее — и в Норвегии. Англичане не смогли справиться с этими в сущ-

ности очень слабыми силами. Этому препятствовали невыгодные для них географические условия, а что касается норвежской авиации, то она вообще не играла никакой роли. Расстояние от Абердина до Ольборга (Дания) равно 700 км. После овладения Ютландским полуостровом южная часть Норвегии могла прикрываться немецкими самолетами с аэродромов, расположенных в районе Ольборга, значительно эффективнее, чем это могла сделать английская авиация, базировавшаяся на аэродромы Шотландии. Кроме того, уже 9 апреля 1940 года первые немецкие бомбардировщики и истребители-бомбардировщики начали приземляться на аэродромах Южной Норвегии. В этом и состоял секрет успеха данной операции!

Высадка десанта в Осло прошла успешно, несмотря на довольно сильную противоздушную оборону норвежцев и сопротивление, оказанное их сухопутными силами. На аэродроме Форнебю (Осло) норвежцы пытались в самый последний момент создать заграждения, расставляя на взлетно-посадочной полосе собственные самолеты и поджигая их. В силу этого аэродром стал пригодным только для посадки одиночных самолетов. Неблагоприятная погода, большое количество заходивших на посадку немецких транспортных и боевых машин, ряд аварий, происшедших при приземлении, — все это создало на некоторое время опасность полного загромождения аэродрома и выхода его из строя. Однако вскоре с этим удалось справиться: взлетно-посадочная полоса была расчищена, и это дало возможность ускорить разгрузки десанта и обратный вылет самолетов. Отдельные очаги сопротивления норвежцев были быстро подавлены.

После 9 апреля транспортировка войск и предметов снабжения по воздуху, а также прием боевых авиационных частей стали осуществляться конвейерным способом. Англичане провели несколько воздушных налетов, которые, однако, не смогли существенно помешать использованию аэродрома и работам по его улучшению.

Перебазирование авиации на норвежские аэродромы осуществлялось сначала отдельными звеньями и эскадрильями, затем целыми авиационными группами, причем основным трамплином для переброски на север боевых авиационных частей и транспортных самолетов служили датские аэродромы в районе Ольборга.

Возможность использования Ольборга в качестве опорного пункта и промежуточного этапа на пути в Норвегию с самого же начала решительно изменила оперативную обстановку в пользу немцев. Ольборг стал использоваться в качестве промежуточной базы бомбардировщиками, действовавшими против английских военно-морских сил, — вначале при возвращении с боевых заданий, а затем и при вылетах на задание, выполняя роль аэродрома подскока.

Во второй половине дня 9 апреля 1940 года с первых немецких авиабаз, захваченных в Норвегии, начали поступать сведения о приближении значительных сил британского флота, державших курс на Берген.

Против английских кораблей были высланы авиационные группы из состава 30-й и 26-й немецких бомбардировочных эскадр, базировавшихся на Зильт, Любек и район Ольденбурга. Бесперывные налеты, производившиеся мелкими подразделениями, завершились попаданием тяжелой авиабомбы в линейный крейсер «Родней». Кроме того, было повреждено не менее двух крейсеров и потоплен один эсминец. В ходе столкновений между английским флотом и многочисленной немецкой эскадрой получил повреждения немецкий линкор «Шарнгорст». Однако «клеши», в которые, согласно заявлению Черчилля от 11 апреля 1940 года, две английские эскадры должны были зажать немецкие военные корабли, так и не сомкнулись. Немецкие корабли сумели уклониться от боя с превосходящи-

ми силами противника, южная эскадра которого подверглась ударам немецкой авиации и отошла. В итоге была обеспечена возможность продолжения (хотя и ценою некоторых потерь тактического масштаба) операции по захвату Норвегии, и крупные силы британского флота в дальнейшем уже не показывались в проливе Скагеррак.

Оккупация немцами территории Норвегии протекала исключительно быстро. Вставал вопрос, какой именно район Норвегии англичане сочтут теперь наиболее важным и где последует их ответный удар с моря?

Вскоре оказалось, что для этой цели они выбрали среднюю часть Норвегии, а именно районы Намсуса и Ондальснаса, расположенные соответственно севернее и южнее Тронхейма. Кроме того, они решили нанести контрудар и в районе Нарвика. 16 и 18 апреля англо-французы высадили свои десанты у Намсуса и Ондальснаса. Однако немцы к этому времени уже успели закрепиться в захваченных ими портовых городах и на авиационных базах, а 10 апреля туда были переброшены первые немецкие зенитные орудия и некоторое количество войск. Расширение аэродромного базирования наталкивалось как в то время, так и позже на ряд затруднений, однако авиационные базы Южной и Центральной Норвегии уже могли использоваться немецкой авиацией. Подвоз подкреплений морем и по воздуху продолжался. Немецкие сухопутные войска в этот период находились южнее Лиллехаммера, одновременно продвинувшись из района Осло также в западном и восточном направлениях. Части, высадившиеся в Тронхейме, продвигались к шведской границе и в направлении Намсуса.

Затруднительным положение немцев продолжало оставаться только в Нарвике. Немецкая авиация пока еще не могла оказать высадившимся здесь войскам достаточную поддержку и обеспечить их снабжение. Для переброски подкреплений в Нарвик основными исходными пунктами могли служить аэродромы Тронхейма и Осло. Однако близ Нарвика не было удобств для посадки самолетов, поэтому доставляемые сюда самолетами предметы снабжения и боепитания могли только сбрасываться на парашютах, причем в первые дни даже и этот способ оказался неосуществимым из-за больших снегопадов и низкой облачности. Все же некоторое количество солдат и вооружения было переброшено в Нарвик на гидросамолетах.

Однако захваченные противником плацдармы уже находились в сфере эффективного воздействия немецких бомбардировщиков, базировавшихся на аэродромы Осло, Ставангера и Бергена. Бомбардировщики Хе-111 и истребители-бомбардировщики Бф-110 могли свободно достигать района Намсуса. Немногочисленные самолеты-истребители и зенитные орудия, имевшиеся у союзников на их небольших плацдармах, не могли оказать достаточного противодействия. Итак, Намсус и Ондальснас были вне досягаемости авиации противника, находясь целиком в сфере эффективного воздействия немецкой авиации.

С другой стороны, не приходилось отрицать «воздушной слабости» немцев в районе Нарвика, если говорить не об отдельных тактических успехах, а об общей картине борьбы и ее влиянии на оперативную обстановку в целом, сложившуюся благоприятно для немецких войск лишь двумя месяцами позже. В первое же время немецкие ВВС не сумели добиться в данном районе преобладания над британским флотом и его авианосцами. Базы английской сухопутной и морской авиации, расположенные на территории самой Англии, а также передвижения флота противника не могли быть подвергнуты достаточно эффективному воздействию со стороны немецкой авиации. Естественным следствием наличия у противника лучших исходных позиций явилось тяжелое положение сухопутных

немецких войск, действовавших в районе Нарвика. Немцы понесли там чувствительные потери в людях, вооружении и техническом оснащении, они испытывали острые затруднения с продовольствием, и в дополнение к этому немецкий флот потерял в боях у Нарвика довольно значительное количество легких кораблей.

В первых числах мая западные союзники под давлением немецких войск были вынуждены очистить захваченные ими плацдармы у Намсуса и Ондальсна, понеся при этом значительные потери в кораблях, живой силе, вооружении и самолетах. Намсус был оставлен ими 2 мая, Ондальсна — 5 мая. Уход союзников из этих районов повлек за собой капитуляцию норвежских войск в Южной и Центральной Норвегии.

После этого появилась возможность перебросить в район Нарвика некоторое количество немецких парашютистов, часть которых, правда, не имела достаточной специальной подготовки. Сюда же было переброшено дополнительное вооружение, боеприпасы, оборудование, продовольствие, медикаменты и т. д. Все это обеспечило действовавшим в Нарвике немецким войскам возможность продолжать сопротивление до тех пор, пока немецкая авиация и развитие событий на Западном фронте не поставили союзников перед необходимостью эвакуировать район Нарвика.

После первых столкновений с немецкими ВВС английский флот стал действовать весьма осмотрительно. Стратегическая инициатива по-прежнему удерживалась немцами, благодаря чему им удалось преодолеть слабости своих ВВС и особенно ВМС с точки зрения радиуса действий и других боевых возможностей. Планомерное и вместе с тем «скачкообразное» продвижение немцев на север, отвага, с которой они действовали даже в отдаленном Нарвике, не говоря уже о районах, расположенных ближе, а также способность преодолевать кризисы за счет умения пользоваться любой возможностью лишили англичан имевшихся у них преимуществ.

В ходе Норвежской операции немецкие ВВС имели ряд столкновений с боевыми кораблями и конвоями англичан и их союзников. Наиболее значительными из этих столкновений были следующие: 9 апреля — в районе Бергена, с 19 апреля по 10 июня — в районе Нарвика, 12 апреля — западнее Тронхейма, 15 апреля — у побережья Центральной Норвегии, 18 апреля — в районе Ставангера, 21 апреля и в последующие дни, вплоть до очищения противником своих плацдармов, — у Ондальсна и Намсуса. Особенно большое значение имели столкновения с силами английского флота в районе Нарвика.

В общем весь ход боевых действий показал, что британский флот при всех своих потерях, пусть и серьезных, но не приведших его к катастрофе, не сумел оказать достаточного противодействия немецкой авиации. А между тем было известно, что немецкие самолеты в борьбе с морским флотом противника оперировали на пределе своего радиуса действий.

Тот факт, что немцы сумели обеспечить за собой господство в воздухе, осуществить высадку парашютных и посадочных десантов, а также обеспечить подвоз по воздуху предметов боепитания, сыграл основную роль в вытеснении западных союзников из тех плацдармов на Севере, за которые шла борьба.

С оккупацией Норвегии Германия получила в свое распоряжение хорошие исходные позиции для ведения войны на море.

«Молниеносная война» в Норвегии была завершена в основном как раз в то время, когда уже заканчивались последние приготовления для войны с Францией.

## «МОЛНИЕНОСНАЯ ВОЙНА» С ФРАНЦИЕЙ, БЕЛЬГИЕЙ И ГОЛЛАНДИЕЙ

Военное столкновение с западными державами, в особенности с Францией, казалось в тогдашней обстановке одной из самых трудных задач, выдвинутых перед немецкими вооруженными силами политическим руководством страны. Ведь еще живо было поколение, которое само участвовало в изнурительных «сражениях техники» времен первой мировой войны, больше того, часть этих людей снова надела солдатский мундир. В свете прошлого опыта новый поход казался весьма рискованным, ибо немецкие солдаты, как и весь немецкий народ, сознавали, какую тяжелую борьбу он означал.

В начальный период войны французская армия, ко всеобщему изумлению, проявила необычайную пассивность. Боевые действия ограничились мелкими стычками. Крупных сражений не было. Действия французской авиации оказались совершенно неэффективными. С самых первых дней войны здесь царил полное затишье, причем обе стороны уповали на неприступность своих оборонительных сооружений: линии Мажино и Западного вала. Для немецких авиачастей, находившихся непосредственно на французском фронте, это был период так называемой «сидячей войны», когда все их действия сводились к поддержанию постоянной готовности к вылету. Зато для ВВС в целом данный период означал выигрыш времени, необходимого для завершения подготовки боевых авиационных частей, создававшихся в спешке, и поэтому к началу войны еще недостаточно обученных.

Кроме того, сложившаяся на Западе обстановка затишья позволяла надеяться, что после окончания Польской кампании война будет закончена и немецкому народу не придется вступать на тяжелый и, быть может, роковой для него путь. Надежды на скорое и полное окончание войны, которой не хотели ни немецкий народ, ни его соседи, поддерживались воспоминаниями о благополучном исходе «судетского кризиса» 1938 года.

Однако немецкому народу и его вооруженным силам не удалось избежать этой тяжелой, потребовавшей стольких жертв войны.

Она началась в 5 час. 35 мин. 10 мая 1940 года при участии всех имевшихся в наличии сил.

Немецкие ВВС снова приступили к выполнению тех задач, которые уже были им знакомы по предыдущим «молниеносным кампаниям». Французская авиация в результате непрерывных ударов по ее основным аэродромам была уничтожена фактически еще на земле. Проведенные в первые же дни бомбардировки авиационных заводов Франции настолько парализовали ее промышленность, что она в течение всего, правда непродолжительного, периода военных действий уже не смогла полностью восстановить производства самолетов, необходимых для восполнения понесенных потерь. Использование фактора внезапности вновь обеспечило немецкому верховному главнокомандованию выполнение всех намеченных задач. Французские ВВС практически были выключены из борьбы и не могли оказать сколько-нибудь серьезного влияния на развертывание наземных операций.

Первый же день войны — 10 мая 1940 года — был ознаменован крупной воздушнодесантной операцией — высадкой немецких парашютных и посадочных десантов для захвата «крепости Голландии». Немецкие воздушнодесантные части были созданы еще в 1935 году; их предполагалось применять главным образом для проведения разрушений на железных дорогах и линиях электропередачи, а также для нападений на военные аэродромы, самолетостроительные заводы, склады боеприпасов и т. д.



Однако в середине 1938 года одновременно со сведением их в крупное воздушнодесантное соединение, названное 7-й авиационной дивизией, перед ними были выдвинуты принципиально новые задачи. Эту дивизию возглавил генерал Штудент. Укомплектована дивизия была главным образом добровольцами, а что касается ее вооружения, то оно было самым современным и эффективным.

И вот перед этим соединением была поставлена задача — захватить «крепость Голландию» путем внезапной высадки с воздуха за «линией Греббе» — основной оборонительной линией голландцев.

Путь в «крепость Голландию» лежал через мосты в районе Мурдейка и предмостные укрепления близ Дордрехта и Роттердама. Задача воздушнодесантных войск сводилась к тому, чтобы:

а) захватить мосты у Мурдейка и Роттердама и удерживать их до подхода своих механизированных войск, которые будут наступать через Тилбург и Бреду;

б) оккупировать столицу Голландии Гаагу, немедленно обезвредить при этом королевский двор, правительство и высшие органы военного управления.

Задача эта была выполнена не полностью, в частности не удалось захватить королеву и высшее командование. Однако переправы удалось занять и, несмотря на тяжелые потери, удержать их вплоть до подхода немецких танков.

Приказ немецкого верховного главнокомандования, отданный в день капитуляции Голландии, воздавал должное действовавшим здесь войскам в следующих выражениях:

«Вы атаковали и вынудили к сдаче сильную, хорошо подготовленную армию, которая упорно оборонялась за, казалось, непреодолимыми заграждениями и укреплениями. Достигнутый успех стал возможным в первую очередь благодаря героическим усилиям парашютных и посадочно-десантных войск».

10 мая 1940 года впервые в военной истории воздушный десант, высаженный с грузовых планеров (ЛС), сумел овладеть одним из сильнейших укреплений бельгийской оборонительной системы — фортом Эбен-Эмаэль. Понеся весьма незначительные потери, немецкие десантники удержали форт и переправы через канал Альберта вплоть до подхода сюда войск сухопутной армии.

Действия воздушнодесантных войск опрокинули все расчеты противника. Немецким сухопутным войскам была открыта дорога для беспрепятственного продвижения вперед.

Английские истребители и бомбардировщики пытались сорвать переправу немецких войск через Маас, особенно в районе Маастрихта. Однако эти атаки были отбиты благодаря массированному применению истребителей и зенитной артиллерии.

Немецкие войсковые соединения, непрерывно поддерживаемые пикирующими бомбардировщиками, истребителями и зенитной артиллерией, продолжали свое продвижение вперед. Сопrotивление противника подавлялось авиационными частями, наносившими свои удары в тесном взаимодействии с соединениями сухопутных войск.

Налеты немецкой авиации на французские центры снабжения, расположенные в глубоком тылу, все более ослабляли и армию и авиацию Франции.

В дни эвакуации английских войск из Дюнкерка немецкой авиацией была упущена исключительная возможность — повторить «чудо на Марне», имевшее место во время первой мировой войны. Это упущение объяснялось прежде всего неблагоприятной погодой, затруднившей эф-

фективное использование авиации. Однако имеются все основания подозревать, что политическое руководство Германии вообще не собиралось наносить в этот момент действительно сокрушающий удар по английским войскам, ухидившим из Дюнкерка. В то время Гитлер, видимо, все еще находился в плену ошибочных представлений, будто с Англией можно заключить мир.

Война с Францией завершилась перемирием, подписанным 22 июня 1940 года. Она вновь показала, что немецкие ВВС все еще имеют значительное превосходство перед авиационными силами своих западных противников как в качественном, так и в количественном отношении. Из этого руководство Германии сделало вывод, будто немецкие вооруженные силы являются вообще непобедимыми, и продолжало ставить перед собой и своими вооруженными силами все более и более грандиозные задачи.

### НЕМЕЦКИЕ ВВС В БОРЬБЕ ПРОТИВ АНГЛИИ В 1940—1944 годах

Закончив летние операции 1940 года, немецкие войска утвердились на всем атлантическом побережье Европы, от мыса Нордкап до берегов Испании. Такие стратегические позиции впервые обеспечили возможность начать против Британских островов действенную борьбу на море и в воздухе.

Потери, понесенные немецкими ВВС во время «молниеносных кампаний», были восполнены, и немецкая авиация, полностью укомплектованная, была готова развернуть воздушную войну против Англии и ее морских коммуникаций.

Сразу же после окончания кампании во Франции стали предприниматься первые эффективные налеты на Англию, которые могли рассматриваться как своего рода подготовка к вторжению (операция «Зеелёве»), хотя разработка самой операции находилась тогда еще в самой начальной стадии.

1 августа 1940 года Гитлер издал директиву «Ведение морской и воздушной войны против Англии», в которой говорилось:

«Немецкие ВВС должны возможно быстрее подавить английскую авиацию, используя для этого все имеющиеся возможности».

Авиации предстояло направить свои удары «в первую очередь против боевых авиационных частей противника, их аэродромов и органов снабжения, а также против авиационной промышленности, включая заводы, производящие зенитное вооружение».

К решению поставленных задач привлекались 3-й воздушный флот генерал-фельдмаршала Шперле и 2-й воздушный флот генерал-фельдмаршала Кессельринга, сосредоточенные на Западе. Было намечено провести ряд сильных авиационных ударов главным образом по району Лондона с целью завязать крупное воздушное сражение и уничтожить в нем истребительную авиацию ПВО Англии. Кроме того, предполагалось мощными ударами с воздуха вывести из строя аэродромы и авиационные заводы противника.

Немецкие авиационные части почти непрерывно как днем, так и ночью стали появляться над Южной Англией, хотя зачастую их действия серьезно осложнялись неблагоприятными условиями погоды. В ходе этих налетов, как правило, происходили тяжелые бои с английскими истребителями. Потери немецкой авиации нельзя было назвать незначительными; однако считалось, что потери англичан превышают их в несколько раз. Если условия погоды исключали массированное использование крупных

авиационных соединений, то на задание высылались отдельные самолеты, все с той же целью — нанести максимальный ущерб истребительной авиации противника и производству истребительных самолетов на авиационных заводах Англии. Подавление английской истребительной авиации являлось необходимой предпосылкой для последующего перенесения ударов немецких бомбардировщиков на территорию Центральной и Северной Англии, так как немецкие истребители из-за недостаточного радиуса действия не имели возможности сопровождать свои бомбардировщики при их налетах на объекты, расположенные в указанных районах Англии.

Хотя временами и создавалось впечатление, что английской истребительной авиации нанесен значительный ущерб, подавления английских ВВС и их наземной организации добиться все же не удалось. На некоторое время истребительная авиация английской системы ПВО действительно стала несколько слабее, однако уже с октября 1940 года начало отмечаться ее новое усиление. Воздействие бомбардировок, особенно бомбардировок самого Лондона, было по тогдашним представлениям довольно значительным, но на самом деле решающего значения оно не имело.

Техническая оснащенность английской ПВО была весьма хорошей уже в начале войны. Только во время «битвы за Англию» (так обычно называют период наиболее активного авиационного воздействия немцев на Англию) немцы обнаружили, что острова Великобритании прикрыты развернутой радиолокационной системой, с помощью которой фиксируются приближающиеся к Англии самолеты. Следовательно, уже тогда радиотехническая аппаратура играла большую роль в наведении английских истребителей на цели. В первый же год войны англичане провели общенациональную мобилизацию всех сил науки и техники, стараясь преодолеть критическое положение, создавшееся в результате немецких бомбардировок, особенно после сентября 1940 года. Это мероприятие еще более ускорило развитие английской радиолокационной техники. Во время налетов на Англию немцы пытались уничтожить английские радиолокаторные установки, однако от этих попыток пришлось отказаться, поскольку вероятность попадания была весьма небольшой, а имевшиеся силы — весьма ограниченными. Неблагоприятный для Германии исход «битвы за Англию» в значительной мере объясняется именно наличием у англичан развернутой сети радиолокационных установок.

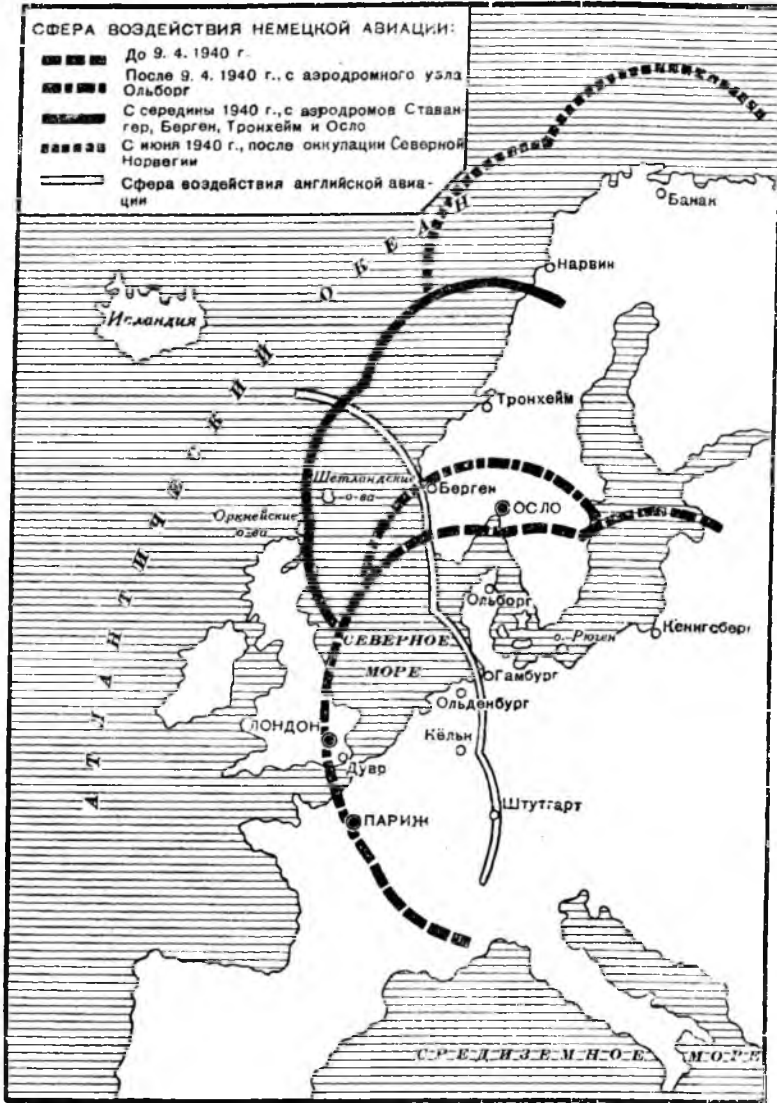
Налеты немецкой авиации на Англию продолжались до самой весны 1941 года, причем эффективность их непрерывно снижалась, а потери росли.

Тех результатов, на которые делалась ставка при проведении этих авиационных ударов, добиться не удалось. Английская оборона с каждым днем становилась все сильнее. Действия против Англии впервые поставили немецкую авиацию перед лицом кризиса, поскольку в ходе их была потеряна значительная часть летного состава, обладавшего хорошей подготовкой и боевым опытом.

К тому же вскоре началась подготовка к войне с Россией, что потребовало перемещения на Восток крупных сил немецкой авиации. В связи с этим борьбу против Англии пришлось в конечном счете приостановить, так и не добившись успеха, тем более что Гитлер отказался от мысли о вторжении в Англию, несмотря на все сделанные приготовления.

С началом боевых действий в России, то есть с июня 1941 года, высшей командной инстанцией немецкой авиации на Западе стал штаб 3-го воздушного флота. Он получил задачу продолжать наступательную воз-

душную войну против основных экономических районов Англии и против английских морских коммуникаций. Для этого в распоряжении 3-го воздушного флота были оставлены весьма небольшие силы. Что же касается создания предполья в системе обороны Германии от налетов авиации



Изменение сферы эффективного воздействия немецкой бомбардировочной авиации в ходе оккупации Дании и Норвегии в 1940 году.

противника, то его роль стала играть оккупированная немцами территория западных стран.

Силы 3-го воздушного флота, разумеется, не обеспечивали выполнения его основной задачи, так как он не имел возможности помешать противнику накапливать свои силы в Англии. К тому же над командованием 3-го воздушного флота постоянно тяготела забота о том, как и какими силами воспрепятствовать, несомненно, готовившемуся противником вторжению во Францию. Так как рассчитывать на прибытие полностью

боеспособных, еще не измотанных боями на других фронтах бомбардировочных и истребительных авиационных частей было нельзя, то при планировании отражения возможного вторжения западных союзников в Европу приходилось вплоть до 1943 года полагаться только на наличные силы: 4—6 бомбардировочных и примерно 6 истребительных авиационных групп. Для некоторого увеличения количества имевшейся на Западе авиации во Францию с 1941 года были перебазированы учебно-тренировочные подразделения авиационных эскадр, действовавших на других фронтах. Поскольку зенитные части все больше и больше перебрасывались на другие фронты, аналогичное мероприятие было проведено и в зенитной артиллерии: чтобы создать видимость наличия значительного количества сил, на Западе были сосредоточены учебные и запасные зенитно-артиллерийские дивизии. Уже в 1941—1942 годах данное мероприятие привело к гибели в бесполезных боевых столкновениях значительного количества опытных инструкторов, а также некоторой части обучаемой молодежи. В связи с передачей частями зенитной артиллерии большого числа хорошо подготовленных солдат и офицеров в так называемые «авиаполевые дивизии» и в воздушнодесантные войска боееспособность зенитной артиллерии сильно упала.

Мероприятия по отражению возможного вторжения противника, проведенные до 1942 года, подверглись боевой проверке еще в период наибольших наступательных успехов немецких войск на других фронтах. Это произошло 18 августа 1942 года в районе Дьеппа. Отражение высаженного здесь английского десанта было в значительной мере заслугой немецких ВВС и в особенности бомбардировщиков, которые за это время сделали 111 самолето-вылетов. Ни перед высадкой, ни в ходе развернувшихся боев англичанам не удалось обеспечить за собой господство в воздухе. Не был высажен и английский парашютный десант.

После Дьеппа немцы решили, что принятая ими организация обороны вполне себя оправдала и не нуждается ни в каких изменениях. В силу этого имевшиеся на Западе войска и средства считались достаточными и для будущего.

Когда в 1943 году одно поражение стало следовать за другим, Германии волей-неволей пришлось подумать хотя бы о частичном усилении своей ПВО. Одновременно на Западе в этот период была предпринята попытка развернуть новое крупное авиационное наступление на Британские острова. Эта вторая попытка, закончившаяся в начале лета 1943 года, повлекла за собой заметное ослабление боевых сил, не дав в то же время никаких осязаемых результатов.

Новая попытка парализовать английский судоходство, на этот раз посредством забрасывания магнитными минами гаваней, тоже закончилась неудачей, так как этих мин не хватило, а англичане разработали весьма эффективные средства борьбы с ними.

В 1943—1944 годах западные союзники приступили к авиационной подготовке предстоящего вторжения. Обстановка в воздухе теперь стала характеризоваться использованием англо-американцами весьма значительных сил авиации против оккупированных немцами районов Западной Германии, резко возросло. В соответствии со своей прежней установкой союзники снова пытались — на этот раз более значительными силами — уничтожить имевшуюся на Западе немецкую истребительную авиацию, добиваясь тем самым также решительного ослабления ПВО Германии.

Организуя рассредоточенные по времени и пространству беспокоящие и разведывательные налеты с совершенно очевидным сосредото-

нием усилий против оперативных аэродромов немецкой истребительной авиации, союзники всячески изматывали силы последней. Они препятствовали взлету немецких истребителей или же заставляли их вступать в бой преждевременно и в неблагоприятной для них обстановке, принуждая поспешно сбрасывать добавочные бензиновые баки и срывая тем самым планомерное выполнение немецкими истребителями поставленных перед ними задач. Авиация противника вносила расстройство в боевые порядки немецких истребителей, поднимавшихся в воздух для проведения организованных групповых полетов и боев, и подвергала энергичным атакам немецкие истребители, возвращавшиеся с боевого задания как раз в тот момент, когда запас их горючего и боеприпасов был на исходе. Противник стал предпринимать также дальние налеты на небольшой высоте, проникая при этом далеко в глубь Германии и используя не только бомбы, но и бортовое вооружение. Удары по аэродромам, наносившиеся соединениями вражеских двухмоторных и четырехмоторных самолетов, все более подрывали способность к маневрированию и боевую эффективность немецких истребителей. Боевые потери, и в частности потери, понесенные в воздушных боях, непрерывно возрастали. В качестве пополнения в авиационные части поступал лишь молодой и неопытный летный состав. Бесперывно обострявшаяся воздушная обстановка на Западе сильно сократила возможности проведения учебных тренировок в групповых полетах и воздушных боях. Стал ощущаться резкий недостаток в опытных командирах авиационных частей. Все это вынудило главное командование ВВС переместить истребительные соединения в более глубокий тыл.

В итоге немецкая истребительная авиация, измотанная и обескровленная еще задолго до начала вторжения союзников, уже не могла играть роль сильного и гибкого стратегического резерва, необходимого для отражения готовившегося противником вторжения.

Бомбардировочная авиация немцев в 1943—1944 годах была сосредоточена в основном на аэродромах Голландии, а также в Северной Франции, и в частности — близ Парижа. В ее составе было 9 бомбардировочных авиационных групп, а также 5 резервных авиационных частей, которые в случае вторжения могли выделить из своего состава небольшие боееспособные подразделения. 2 бомбардировочные и 1 резервная авиационные группы, расположенные в районе Бордо, использовались главным образом для войны на море. 2 группы самолетов-торпедоносцев 2-й авиационной дивизии действовали со своих баз в южной части Франции против коммуникаций противника в Средиземном море. Общее количество боееспособных бомбардировочных самолетов в частях 3-го воздушного флота составляло осенью 1943 года 300—400 машин.

Дневная истребительная авиация в количестве 6 групп была сосредоточена на аэродромах Бельгии и Северной Франции до района Парижа включительно. Между Мецом и Парижем располагались еще 2 авиационные группы ночных истребителей. В Бретани были сосредоточены 1 эскадрилья дневных истребителей и 7 резервных истребительных эскадрилий и в районе Тулона — 4 резервных истребительных эскадрилий. Всего к осени 1943 года на Западе имелось до 160—200 боееспособных истребителей.

Зенитная артиллерия располагала к осени 1943 года при общей протяженности береговой линии порядка 2400 км 334 тяжелыми батареями. Между Парижем и Антверпеном они были сосредоточены вокруг объектов ПВО в пределах стокилометровой прибрежной полосы, на других участках более плотное размещение зенитной артиллерии имело место лишь вокруг военно-морских баз и некоторых других наиболее важных объектов.

### Боевая деятельность и дислокация частей 3-го воздушного флота в последние недели перед вторжением

В апреле и мае 1944 года немецкая авиация старалась, насколько это было возможно при имевшихся слабых силах, нанести максимальный ущерб судам противника, скопившимся в южноанглийских портах и в Бристоле. Эти действия развернулись примерно в конце апреля 1944 года. Основными объектами ударов служили Портсмут и Плимут и прилегающее к ним побережье. Предпринимались бомбардировки скоплений судов, а рейды и порты забрасывались минами. В апреле было проведено 9 налетов и сброшено в общей сложности 1550 т различных бомб, в мае — 6 налетов (894 т). Из донесений экипажей самолетов было видно, что предпринятые налеты значительных результатов не дали. К концу мая ясно обнаружилось, что и без того ограниченное количество самолетов, которым удавалось пробиться к своим целям, еще больше снизилось, составив примерно 50 — 60 машин. Немногочисленные подразделения скоростных самолетов Me-210 и Me-410 иногда применялись для ночного преследования и уничтожения английских бомбардировщиков над английской территорией; ими проводились также и отдельные ночные бомбардировки, в том числе 3 бомбардировки Лондона. В течение апреля 1944 года немцы совершили только один дневной налет, который был осуществлен упомянутыми выше авиационными подразделениями.

Каковы же были результаты предпринятых действий? Попытка немцев сорвать подготовку противника к вторжению закончилась так же неудачно, как в 1940—1941 годах закончились их попытки разрушить или парализовать Лондон. Несмотря на все стремление разведки выяснить время и место предстоявшей высадки, они остались для немецкого командования почти полной загадкой.

На 6 июня 1944 года в составе 3-го воздушного флота имелись следующие бомбардировочные авиационные соединения: 9-й воздушный корпус, сосредоточенный в Голландии и Северной Франции, в его составе были 2 бомбардировочные авиационные эскадры (9 бомбардировочных авиационных групп, имевших всего лишь 67 боеспособных самолетов Ю-88) и 1 группа истребителей-бомбардировщиков ФВ-190; 10-й воздушный корпус, сосредоточенный в юго-западной части Франции, в составе которого была 1 бомбардировочная авиационная эскадра (2 бомбардировочные авиационные группы с 20 боеспособными самолетами Хе-177); 2-я авиационная дивизия, дислоцированная в Южной Франции, в составе которой были 1 эскадра самолетов-торпедоносцев (3 авиационные группы с 44 боеспособными самолетами Хе-111) и 2 бомбардировочные авиационные группы (с 21 боеспособным самолетом Хе-177 и Ю-88).

Таким образом, всего имелось 152 боеспособных бомбардировщика и самолета-торпедоносца, сведенных в 16 бомбардировочных групп и 1 группу истребителей-бомбардировщиков.

Базировавшийся на аэродромы Северной Франции и Бельгии 2-й истребительный воздушный корпус к 6 июня 1944 года располагал 6 истребительными группами с 98 боеспособными самолетами, 2 группами истребителей-бомбардировщиков, 2 группами ночных истребителей с 48 самолетами и 1 резервной авиационной группой, состав которой мне не известен.

В общем для нужд ПВО в распоряжении немцев имелось 185 боеспособных самолетов, а в целом для борьбы с десантами противника к моменту начала вторжения немцы располагали 152 бомбардировщиками, 13 истребителями-бомбардировщиками и 185 различными истребителями, то есть всего 350 машинами.

В составе зенитной артиллерии в дни, предшествовавшие высадке,

имелось 433 тяжелых и 516 легких зенитных батарей. Наиболее плотная насыщенность зенитными средствами была обеспечена в районе Дюнкерк, Дьепп, Бове, Лилль, то есть в зоне, прилегающей к проливу Па-де-Кале.

Стратегический замысел, положенный в основу перечисленной выше боевой дислокации, сводился к признанию побережья Па-де-Кале наиболее уязвимым районом. Поэтому безопасности данного района должно было быть уделено основное внимание.

### ВТОРЖЕНИЕ 6 ИЮНЯ 1944 года

Ранним утром 6 июня 1944 года союзники высадились в Нормандии. Десантная операция удалась, хотя имевшиеся на месте слабые немецкие силы оказали ожесточенное сопротивление.

Решающее слово оставалось за немецкими ВВС. Если они сумеют обеспечить за собой господство в воздухе, то сухопутные войска победят: флот противника сможет лишь дойти до берега, подвезти пополнения и оказать высадившимся пехотинцам первоначальную поддержку. Если истребительная авиация окажется слабой, то нельзя будет обеспечить прикрытие сухопутных войск от ударов с воздуха. Если не будет бомбардировочной авиации, способной уничтожить или нейтрализовать военноморские и воздушные базы противника, а также его боевые корабли, то комбинированные силы англо-американцев в конечном счете одержат победу, а немецкое командование окажется лишенным всякой свободы действий и не сможет организовать переброску и сосредоточение мотомеханизированных сил для проведения решительного сражения.

Но эти расчеты оказались нереальными. Союзники ввели в действие 2100 четырехмоторных и 600 двухмоторных бомбардировщиков; 3500—4000 их истребителей крупными массами обрушились на немцев, блокируя все дороги и надежно обеспечивая высадившиеся силы от ударов с воздуха. Немецкая сторона могла противопоставить всему этому только лишь 340 самолетов.

Последствия систематического разрушения союзниками наземных сооружений немецкой авиации и прежде всего аэродромов для истребителей стали особенно ощутимыми с началом высадки, к тому же интенсивность ударов противника с воздуха не ослабевала и теперь. Немецкие сухопутные войска в день высадки союзников не почувствовали серьезного облегчения от действий собственной авиации; впрочем, немецкая авиация и не могла его обеспечить. При сложившемся соотношении сил ей удавалось лишь наносить повреждения отдельным десантным судам, находившимся в районе высадки. Потери, которые противник нес от этого, не могли, однако, иметь решающего значения. Соотношение сил в воздухе в первый день высадки равнялось 1:20. Правда, 6 июня 1944 года главное командование немецких ВВС отдало приказ о переброске во Францию определенного количества «авиации усиления». Однако основная часть этой авиации оказалась выведенной из строя еще до появления ее над полем боя, чему способствовали как неблагоприятные условия погоды, так и действия превосходящих сил авиации противника в тыловых районах Германии. В боеспособном состоянии на Запад прибыло только около 350 истребителей (вместо 1000, предусмотренных планом).

Немецким истребителям и штурмовикам пришлось иметь дело с необычайно сильной ПВО противника, которая вообще не позволяла им пробиться к побережью. Не всегда удавалось это и разведчикам, хотя они действовали в составе истребительных подразделений. Немецкие самолеты атакывались и сбивались над собственными аэродромами, а зачастую и непосредственно на взлете. Организованные групповые вылеты стали не-



возможными. Так, из 12 вылетов, сделанных немецкими истребителями-бомбардировщиками, только в двух случаях удалось пересечь линию фронта; в остальных десяти — пришлось сбросить бомбы над своей собственной территорией.

Внезапность нападения противника, неблагоприятная погода, вывод из строя важнейших линий связи, медлительность командования, все еще ожидавшего, что высадка основных сил противника произойдет на побережье Па-де-Кале, а также численная слабость и недостаточно высокое качество немецкой авиационной техники — таковы были непосредственные причины того, что ни противник, ни собственные войска не видели в небе над Нормандией, в сущности, ни одного немецкого самолета.

Уже через 10 дней после начала высадки немецкие истребители, помимо уничтожения отдельных самолетов-корректировщиков противника, могли заниматься лишь отражением непрерывных налетов вражеских истребителей-бомбардировщиков на тыловые коммуникации немецких войск. Эта борьба стала их основной задачей. От авиационной поддержки сухопутных войск, связанной с активными действиями за линией фронта, пришлось отказаться.

Как резко изменилась за годы войны картина использования ВВС для непосредственной поддержки наземных войск! Когда-то немецкие самолеты, действуя в глубине обороны противника, наносили удары по его резервам, артиллерии и танкам, по командным пунктам, путям подхода и важным переправам, парализовали работу железных дорог и пунктов выгрузки в его тылу. Кто мог тогда подумать, что настанет время, когда немецкой авиации придется уклоняться от действий вблизи линии фронта, не говоря уже о проникновении в тыл противника в дневное время. Это произошло не потому, что у немецких летчиков не хватало мужества или воли к борьбе. Нет, в последний год войны в обстановке «неудач» верховного главнокомандования эти качества еще более обострились. Просто дело было в том, что противник, которого все время так недооценивали, сумел превзойти немцев и в смысле уровня техники и в отношении ее количества.

Немецкая авиация все время пыталась оказать поддержку своим сухопутным войскам. В боевой готовности ежедневно находилось 400, 750 и даже 800 самолетов. Практически же использовалось в среднем от 320 до 700 самолетов в день, причем последняя цифра относилась лишь к периоду с 7 по 9 июня 1944 года. Прибытие примерно 350 самолетов усиления в первые дни вторжения, равно как и последующие пополнения, в сущности ничего не меняли в положении дел, поскольку потери уносили почти две трети прибывавших подкреплений, и о каком-либо серьезном наращивании сил нечего было и думать. Среднесуточные потери всех немецких авиационных частей за период до 2 июля 1944 года составили около 38 самолетов (всего было потеряно 1040 самолетов). За тот же период немецкими летчиками сбивалось в среднем по 24 самолета противника в день (всего было сбито 660 самолетов). Кроме того, около 700 самолетов было уничтожено зенитной артиллерией (в среднем по 25 самолетов в сутки).

Немецкие истребители и бомбардировщики сделали около 13 700 боевых самолето-вылетов: количество самолето-вылетов авиации западных союзников за тот же период равнялось примерно 100 000, при этом потери союзников составили не более 1% от этого числа и, в сущности, были для них совершенно нечувствительными. В то же время немцы теряли на 14 300 самолето-вылетов около 7—8% машин. Такие потери были бы вполне терпимыми, если бы силы воюющих сторон были равными или если бы немцы располагали хотя бы 2500 боеспособными самолетами (для

этого общее количество наличных самолетов должно было бы равняться примерно 4000). Но предоставить подобное количество самолетов своим ВВС промышленность Германии уже не могла. Хотя остававшиеся на Западе авиасоединения и продолжали использовать всякую возможность, чтобы выполнить посильную боевую работу, они уже не могли оказать решающего влияния на ход войны. Попытки помочь своим войскам путем минирования бухт с воздуха, воздействия на судоходство противника, а также оказания непосредственной поддержки на поле боя не могли уже существенно изменить общую обстановку. Части зенитной артиллерии, сражавшиеся в тесном взаимодействии с наземными войсками, были на фронте основным звеном всей обороны. Часто, быть может даже слишком часто, с ее помощью предотвращались прорывы противника! Когда же зенитные орудия выходили из строя из-за повреждений или недостатка снарядов, зенитчики участвовали в боях в качестве пехотинцев.

Прорыв союзников в районе Авранша, осуществленный 27 июля 1944 года, окончательно предопределил успех их вторжения.

Находившиеся на Западе немецкие силы сумели продержаться на нормандском фронте в течение семи недель. Теперь они были разбиты.

Немецкая авиация приняла бой с противником, однако оказалась слабее его.

ВВС союзников, в особенности США, лишили немецкое командование свободы действий и измотали силы немецкой армии и немецкой авиации.

Благодаря господству в воздухе союзникам неизменно удавалось срывать все планы и приготовления немцев к проведению крупных наземных операций.

Изменить что-либо в создавшемся положении немецкая авиация не могла.

## **ПВО ГЕРМАНИИ В ПЕРИОД ПРЕВОСХОДСТВА НЕМЦЕВ В ВОЗДУХЕ (1939 — 1941 годы)**

Уязвимость Германии с воздуха предопределяется целым рядом причин. Сюда относятся прежде всего высокая плотность населения, скученность промышленности, обусловленная размещением источников сырья, а также нехватка многих видов сырья (нефть, редкие металлы и т. п.). Неблагоприятный характер общих условий организации защиты против ударов с воздуха еще больше усугублялся сложностью и запутанностью системы энергоснабжения, особенностями дорожной сети, затрудняющими организацию ПВО, а также рядом других привходящих обстоятельств.

Опыт первой мировой войны и непрерывное развитие техники, особенно авиационной, заставляли считаться с тем, что теперь зона военных действий охватит большие воздушные пространства, а следовательно, и значительные районы страны, непосредственно не примыкающие к наземным фронтам. Уже одно лишь развитие современного транспорта, создание густой сети железных дорог и широкое применение автомашин открыли пути для новых способов ведения войны, связанных с распространением военных действий на обширные территории. Казалось, что земной шар уменьшился, а страны и народы придвинулись друг к другу.

Предельные радиусы действия авиации противника были известны немецкому командованию, и правильность имевшихся сведений была подтверждена всем ходом военных событий в 1940—1941 годах. Было признано, что угрожаемыми являются лишь западные, северо-западные и юго-западные районы Германии.

В соответствии с такой оценкой обстановки к началу 1939 года основная масса сил ПВО была развернута в так называемой «западной зоне». Часть сил была эшелонирована в глубину, примерно до рубежа реки Эльбы с концентрацией вокруг важных объектов.

Немногочисленные соединения зенитной артиллерии были сосредоточены и в Восточной Германии, оставаясь там до окончания войны с Польшей. Затем и эти соединения были постепенно переброшены в западную часть Германии, при этом незначительные силы были оставлены для прикрытия Берлина и других наиболее уязвимых объектов ПВО.

Истребительные авиационные части, намеченные к использованию в системе противовоздушной обороны рейха, должны были — в соответствии с планами и боевой подготовкой мирного времени — применяться чисто «оборонительно», для прикрытия определенных объектов. Располагались эти части в западной зоне ПВО за укреплениями Западного вала. Количество их колебалось от 4 до 5 групп (каждая истребительная авиационная группа насчитывала около 30 самолетов).

В системе ПВО рейха истребителям отводилась лишь вспомогательная роль. Основная же задача возлагалась на зенитную артиллерию.

Боевыми уставами предусматривалась так называемая пообъектная противовоздушная оборона, которая должна была осуществляться истребителями во взаимодействии с зенитной артиллерией и службой ВНОС. Появление таких понятий, как «зона оповещения», «зона действия истребителей», «зенитная зона», было связано именно с этим пообъектным способом применения истребителей ПВО. Такая система ПВО оставалась в силе вплоть до 1940 года. Например, в 1940 году, накануне «битвы за Англию», именно так были использованы истребительные авиационные группы, прикрывавшие Берлин во время речи Гитлера в рейхстаге (19 июля 1940 года). А между тем появившиеся в это время первые радиолокационные приборы уже открывали перед ПВО совершенно новые возможности.

Основной задачей зенитной артиллерии в начале войны считалось уничтожение вражеских самолетов, и немецкие зенитно-артиллерийские соединения могли вполне справиться с ней, если принять во внимание их боевую подготовку, тактико-технические данные орудий и приборов, а также тогдашние методы ведения воздушной войны западными державами. При разработке способов борьбы с авиацией противника предполагалось, что его самолеты будут летать на высотах до 5000 м и со скоростью не более 100 м/сек. К зенитчикам предъявлялось требование сбивать самолеты противника еще до подхода их к зоне бомбометания, а в случае прорыва их к цели по крайней мере не допустить прицельного бомбометания. При этом над обороняемым объектом стремились создать трехслойную зону заградительного зенитного огня.

К 1939 году противовоздушная оборона территории Германии была возложена на 1-й, 2-й, 3-й и 4-й воздушные флоты. Каждый из указанных воздушных флотов наряду с выполнением наступательных задач нес также ответственность и за противовоздушную оборону своего собственного района. Непосредственными исполнителями задач ПВО являлись подчиненные воздушным флотам воздушные округа. Последние располагали для этого определенным количеством зенитной артиллерии, дневных истребителей (части ночной истребительной авиации еще только создавались) и войсками связи ВВС (в том числе и службой ВНОС). В ведение воздушного округа входила и вся наземная организация ВВС данного района.

ПВО так называемых «районов военно-морских баз» обеспечивалась зенитными средствами флота в тесном взаимодействии с оборонительными силами ВВС.

До мая 1940 года активность авиации западных держав сводилась главным образом к налетам отдельных самолетов, осуществлявшимся сначала днем, а затем преимущественно ночью. Никаких существенных результатов, однако, противник при этом не достигал. Действия его авиации носили большей частью характер разведки или мелких беспокоящих налетов. Несколько таких налетов было совершено на военные и иные объекты на побережье Северного моря и в Рейнско-Вестфальском промышленном районе. Здесь также не было достигнуто никаких особых успехов. Во время налетов противник обычно сбрасывал бесчисленное множество листовок пропагандистского характера, однако их влияние на население Германии было крайне незначительным.

4 сентября и 18 декабря 1939 года немецким истребителям удалось добиться близ побережья Северного моря больших успехов. В указанные дни английские бомбардировщики типа «Бленхейм» и «Веллингтон» без сопровождения истребителей атаковали военно-морскую базу немцев — Вильгельмсгафен. Как раз в это время здесь проходили испытания радиолокационные установки «Фрейя», которые и обеспечили своевременное оповещение своих истребителей о налете противника. К сожалению, достигнутый успех был использован в Германии только для целей пропаганды; между тем это событие предоставляло возможность как немцам, так и их противникам сделать важнейшие выводы для дальнейшего ведения войны в воздухе.

По окончании Польской кампании все действовавшие там истребительные части были переброшены на Запад и дислоцированы в районе Мюнстера, Дортмунда, Дюссельдорфа и Кёльна, а также в районе Майнца, Мангейма и Штутгарта. Новая дислокация не была связана с проведением немецкими истребителями каких-либо крупных операций, поскольку активность противника в воздухе была еще невелика. Это были времена так называемой «сидячей войны».

Данный период сыграл чрезвычайно важную роль в отношении проведения боевой подготовки всеми родами войск, а также службой ВНОС, зенитной артиллерией, частями аэродромно-технического обслуживания и др. Это время было использовано для дальнейшего повышения уровня подготовки.

За короткий срок с 1933 по 1939 год трудно было добиться необходимого для ведения войны обучения отдельного бойца и целых войсковых частей, а также успеть создать теоретические и практические основы взаимодействия родов войск. Эти недостатки проявились уже во время судетского кризиса 1938 года, когда в ряде случаев приходилось решать многие вопросы наспех и без всякой подготовки. Предельно ускоренные темпы обучения, обусловленные непрерывным расширением старых и формированием новых соединений, неизбежно сказывались в неблагоприятную сторону на качественной стороне дела.

Одним из таких невыгодных последствий было снижение качественного уровня подготовки командиров авиационных частей и всего летного состава. Кроме того, и для самого руководства все еще оставались весьма неясными многие проблемы современной войны в воздухе, вопросы тактики авиации и наилучшего технического оснащения ВВС. Сложившаяся тогда обстановка может служить разительным подтверждением того непреложного факта, что в «век техники» нельзя заставить армию «вырасти из-под земли».

Дневная истребительная авиация ПВО с самого начала страдала от того, что значение защиты военного потенциала страны с воздуха было осознано немцами слишком поздно и далеко не полностью. Считалось, что силы ПВО страны могут быть небольшими, поскольку молниеносный

характер ведения войны исключит возможность значительного воздействия ВВС противника на тыловые районы. Ведь планами молниеносной войны, помимо всего прочего, предусматривалось наносить уничтожающие удары по ВВС противника в первый же день военных действий, после чего вражеская авиация должна была потерять способность к серьезному противодействию до самого конца войны, то есть до завершения оккупации соответствующего государства.

Почти до середины 1940 года в немецкой зенитной артиллерии сохранялись методы ведения огня, практиковавшиеся еще в мирное время. Днем использовались оптические приборы, а в ночное время целеобнаружение велось с помощью прожекторов или же по звуку. Впрочем, от последнего способа вскоре пришлось отказаться, поскольку точность работы звукоулавливателей, а следовательно, и результаты стрельбы по звуку оказались недостаточно удовлетворительными.

После окончания кампании во Франции в связи с нарастанием интенсивности ночных налетов противника на Северо-Западную Германию и Берлин в тактику противовоздушной обороны пришлось внести некоторые изменения. Было увеличено количество прожекторов, усилена оборона важных объектов, осуществлен переход к пятислойной зоне градательного зенитного огня в поясе ПВО. Налеты противника стали отражаться с огневых позиций, расположенных не на возвышенных местах или крышах домов, а с оборудованных огневых позиций полевого типа.

Возникла также и необходимость в объединении ПВО страны под единым руководством. В результате проведения кампаний штабы некоторых воздушных флотов к этому времени оказались расположенными за пределами Германии (в Париже и Брюсселе). Все внимание этих штабов было теперь приковано к ведению наступательных действий против Англии. Кроме того, приходилось считать с тем, что почти каждый налет авиации противника захватывал территорию, подведомственную нескольким воздушным флотам. Борьба с налетами, обработка поступающих сведений и обобщение опыта требовали единого подхода к обучению и использованию соответствующих войсковых частей.

По этим соображениям в начале 1941 года была учреждена должность командующего ПВО центральных районов страны. Новой инстанцией, непосредственно подчиненной главнокомандующему ВВС, было поручено руководство противовоздушной обороной территории Германии и Дании.

Командующему ПВО центральных районов страны подчинялись:

- 1) все воздушные округа, расположенные на территории самой Германии, а также органы ПВО оккупированной Дании;
- 2) дневные истребители, до тех пор подчиненные непосредственно воздушным округам, а теперь изъятые из их ведения и включенные в состав дивизий ночных истребителей.

Зенитная артиллерия (зенитно-артиллерийские дивизии, бригады и отдельные дивизионы), служба ВНОС, местная ПВО, а также наземно-территориальная организация ВВС остались в ведении воздушных округов.

Новая организация управления просуществовала до 1944 года и в основном себя оправдала; позднее в связи с превосходством противника в воздухе в нее пришлось внести некоторые изменения.

Идеальными условиями погоды до 1940 года считались: для проведения ночных авиационных ударов — сильно разорванная облачность с нижней границей облаков до 600 м, с хорошей видимостью и умеренным, не порывистым ветром; для подхода к объекту — небольшая высокая об-

лачность с хорошей видимостью, не слишком сильным, но устойчивым по направлению ветром и наличие луны; для выхода на цель и бомбометания — безоблачное небо, хорошая видимость и обязательное наличие луны.

Наличие луны при безоблачной погоде обеспечивало самолетам хорошую ориентировку по курсу и опознавание объекта бомбардировки. В то же время для зенитной артиллерии, которая имела в своем распоряжении только оптические приборы наблюдения, светлые лунные ночи создавали весьма неблагоприятную обстановку. Лунное освещение, сильный ветер и значительная высота облаков серьезно облегчали взлет тяжело нагруженных самолетов, шедших на выполнение боевого задания, а также посадку отбомбившихся или неисправных машин.

В течение 1940 года обнаружилась недостаточная эффективность прожекторов при «поимке» самолетов, идущих на более или менее значительных высотах (особенно при наличии луны, дымки или облачности). Поэтому для определения местонахождения самолета все шире начал использоваться радиолокационный метод с помощью прибора «Вюрцбург». Однако в описываемый период времени этот метод из-за больших затяжек с поставками соответствующего оборудования все еще оставался недоступным для основной массы зенитной артиллерии.

Немецкие ночные истребители продолжали свои попытки добиться успехов в борьбе с ночными бомбардировщиками противника.

Однако усилия в этом направлении оставались в значительной мере безрезультатными, так как организация ночной ПВО не была налажена заранее в более спокойных условиях мирного времени. Опыт, накапливавшийся непосредственно в ходе вражеских бомбардировок, осваивался недостаточно быстро, и немецкая техника не успевала разрабатывать эффективные практические меры противодействия.

Неукоснительное следование разработанной однажды тактике ночного воздушного боя превращало принятый способ действий в застывшую схему. В дальнейшем такая приверженность к шаблону привела ночную истребительную авиацию к ряду тяжелых неудач.

Значительно затрудняло выполнение этой задачи и то обстоятельство, что организация взаимодействия всех сил ПВО во время отражения ночного налета авиации противника требовала огромного расхода средств и прежде всего различных средств связи, необходимых для централизованного руководства.

Благодаря оккупации Франции, Бельгии и Голландии немецкая противовоздушная оборона располагала с 1940 года солидным предпольем. Вплоть до 1944 года, когда с этим предпольем пришлось волей-неволей расстаться, его наличие чрезвычайно облегчало службу ВНОС и боевое использование истребительных соединений.

С 1939 по 1941 год война в воздухе проходила в условиях превосходства немецких ВВС. Уже первый год военных действий показал, что только эффективная, не имеющая серьезных пробелов противовоздушная оборона может явиться залогом успешного исхода войны; лишь при наличии такой обороны можно было ответственно говорить о целесообразности продолжения войны. При этом речь идет не только о правильности использования активных средств ПВО; своевременно планироваться и последовательно проводиться в жизнь должны весьма обширные мероприятия и в области пассивной обороны, например в отношении рассредоточения промышленности.

Всемерное совершенствование и усиление ПВО, которое обеспечило бы надежное прикрытие основных источников мощи Германии, имело решающее значение для успеха войны; планомерное развитие ПВО террито-

рии страны было наиболее неотложной потребностью. А между тем даже самые необходимые заявки со стороны командования ПВО страны оставались без внимания. В первую очередь по-прежнему удовлетворялись запросы авиасил, действовавших на фронтах.

Дневные бомбардировочные налеты в разбираемый период проводились обеими воюющими сторонами в довольно ограниченном масштабе. Английские ВВС развернули наступательные действия против военноморской базы Брест (Франция), а также против все больше укреплявшихся баз немецких подводных лодок в портах Лориан и Сен-Назер. Немецкое руководство относилось к этим попыткам спокойно, считая, что они создают благоприятную обстановку для уничтожения некоторого количества английских самолетов, которые при других обстоятельствах могли бы сбрасывать бомбы на территорию самой Германии.

Заметно сократив число дневных налетов, английская авиация значительно повысила свою активность в ночное время. При этом имелись основания полагать, что англичане добиваются не только непосредственного эффекта, но и используют ночные налеты для боевой тренировки своих экипажей и совершенствования методов бомбометания.

Применение с немецкой стороны ночных истребителей, которые в условиях лунного освещения весьма легко находили свои цели, вынудило англичан перейти к проведению налетов в безлунные ночи. Этот переход был, однако, на руку немецкой зенитной артиллерии, которая могла теперь лучше использовать свои прожекторы для освещения целей. В конце концов противнику пришлось выбирать для своих налетов такие условия погоды, когда при уходе от цели имелась возможность скрыться от лучей прожекторов в сплошном слое облаков. При отсутствии облачности в районе бомбардируемого объекта противник старался затруднить работу прожекторов сбрасыванием осветительных бомб. В этот период идеальными метеорологическими условиями для проведения ночных налетов стали считаться: отсутствие луны, сильно разорванная облачность с высотой нижнего края до 500 м; хорошая видимость, умеренный, не порывистый ветер. При отходе от цели должна была быть сплошная, низкая слоистая облачность, тогда как у цели обязательным или желательным было отсутствие облаков и хорошая видимость.

Подготовка к войне против России заставила немцев вывести из западных областей Европы все истребительные эскадры, оставив в составе 3-го воздушного флота, дислоцировавшегося в районе Парижа, лишь 2 эскадры и по 1 истребительной авиационной группе в Голландии и на побережье Северного моря. На Западе остались также учебно-тренировочные группы всех истребительных эскадр. Не имея почти никакой боевой ценности, эти группы тем не менее могли создать у противника впечатление присутствия здесь значительных сил истребительной авиации.

Для переброски на Восток из системы ПВО оккупированных областей Западной Европы было выделено также 99 тяжелых и 147 легких зенитных батарей. Это мероприятие в значительной мере уменьшило значение того предполья, о котором мы уже говорили выше. Ослабление ПВО предполья серьезно ослабило и всю противовоздушную оборону страны. Правда, в оккупированные на Западе районы были передислоцированы находившиеся ранее в Германии запасные зенитно-артиллерийские дивизионы. Однако их фактическая боевая ценность была весьма невелика, так как их личный состав не имел достаточной боевой подготовки. Боевое использование этих подразделений осложнялось еще и тем, что физическое состояние личного состава батарей, укомплектованных солдатами пожилого возраста, не позволяло выполнять одновременно две

задачи — обучаться и принимать активное участие в отражении воздушных налетов противника.

После ухода немецких соединений на Восток английские ВВС стали проводить налеты не только ночью, но и днем. Судя по численности вылетавших самолетов, глубине и характеру выполнявшихся задач, англичане преследовали этими дневными налетами цель — задержать некоторое количество немецких сил на Западе и тем самым помочь своему союзнику — России. Глубина английских бомбардировочных ударов не превосходила дальности действия английских истребителей сопровождения, оставаясь примерно в пределах линии: Утрехт, Антверпен, Брюссель, Сен-Кантен, Амьен, Ле-Ман, Нант. Численное превосходство английских истребителей непрерывно возрастало. Слабые немецкие истребительные части вели, особенно над проливом Па-де-Кале, упорные бои, неся при этом значительные потери.

Поскольку на всех фронтах, а также над территорией самой Германии противник заметно усилил деятельность своей авиации, немецким ВВС пришлось перейти к обороне.

На территории самой Германии в 1941 году не осталось боевых частей дневных истребителей, если не считать одной группы на побережье Северного моря. Иначе говоря, оборонялось только предполье.

Основная тяжесть оборонительных действий легла на зенитную артиллерию. В связи с учащением ночных налетов зенитчикам пришлось спешно ликвидировать недостатки своей боевой подготовки в мирное время и обучаться ночной стрельбе. При ведении зенитного огня приходилось все шире и шире использовать радиолокационные приборы обнаружения самолетов противника, поскольку дальность действия луча большинства прожекторов оказалась недостаточной. Совершенствование противником своей тактики и боевой техники (увеличение высоты и скорости полета, а также повышение живучести самолетов) заставило немцев прибегнуть к еще большему массированию зенитного огня. Мечта зенитчика об уничтожении самолета противника все более отходила на второй план. Поскольку в это время удалось вскрыть некоторые оперативные замыслы западных держав и разгадать сосредоточение наступательных усилий их ВВС на определенных объектах, немцы стали проводить ответное сосредоточение сил ПВО у соответствующих объектов.

Несмотря на то, что упомянутую выше «избирательную» тактику авиации противника, немецкое верховное командование в конце 1941 — начале 1942 года снова подтвердило свое требование о равномерной защите по возможности всех важных объектов, делая упор на создание помех противнику в проведении им прицельного бомбометания. К этому времени выяснилось, что вражеская авиация способна проникать на всю глубину территории Германии.

Указанное требование руководства привело к тому, что наряду с усилением ПВО уже прикрытых объектов пришлось обеспечивать достаточным количеством зенитной артиллерии ряд новых объектов, а это повлекло за собой нежелательное расширение зон применения зенитной артиллерии. Об эффективной защите действительно всех объектов к этому времени думать не приходилось. Оккупация западных стран (Франции, Бельгии, Голландии, Дании, Норвегии), затем и захват Югославии, Греции, Болгарии и Румынии, война с Россией, оказание поддержки Италии, посылка немецких войск в Африку — все это уже потребовало расхода весьма крупных сил и в особенности хорошо подготовленных зенитных частей.

Беспрерывные дополнительные требования уже не покрывались новыми формированиями, хотя со времени начала войны численность



зенитной артиллерии значительно увеличилась. Вот некоторые данные, иллюстрирующие рост зенитной артиллерии к 1942 году:

Год	Тяжелые батареи (88-мм и 105-мм)	Легкие батареи (20-мм и 37-мм)
1939	657	580
1940	791	686
1941	957	752
1942	1148	892

Имевшиеся в 1942 году зенитные батареи распределялись следующим образом:

Фронты	Тяжелые батареи (88 мм и 105-мм)	Легкие батареи (20-мм и 37-мм)
ПВО Германии . . . . .	744	438
Западный фронт . . . . .	122	183
Северный фронт . . . . .	44	36
Юго-Восточный фронт . . . .	60	47
Восточный фронт . . . . .	148	162
Южный фронт . . . . .	30	26
Итого . . . . .	1148	892

Систематическая передача зенитчиков рождения 1906 года и моложе в парашютные войска и авиаполевые дивизии постепенно ухудшила личный состав зенитной артиллерии. Прибывавшее в зенитные части пополнение не всегда было физически полноценным; в них стали набирать иностранцев, школьников и других первых попавшихся лиц. Это неизбежно влекло за собой снижение боеспособности зенитной артиллерии.

Ночные бомбардировки, проводившиеся в разбираемый период английской авиацией, могут быть в общем и целом квалифицированы как беспокоящие налеты. Методы самолетовождения и приемы бомбометания еще не были настолько хорошо освоены противником, чтобы перейти к воздействию по площадям.

Опыт первых лет войны указывал на то, что материальная часть зенитной артиллерии вскоре окажется устаревшей. Развитие противником техники самолетостроения вновь значительно продвинулось вперед. Противник явно опережал немцев. Это видно хотя бы из того, что, например, звукоулавливатели, имевшиеся на вооружении немецкой зенитной артиллерии, оказались совершенно непригодными для отыскания самолетов противника. Возникшую в связи с этим проблему можно было решить за счет введения радиолокационной аппаратуры, однако последняя поступала в части до 1941 года в очень ограниченном количестве.

## ПОЛУМЕРЫ И ИМПРОВИЗАЦИИ

### Ответ немецких ВВС на объединенное авиационное наступление западных союзников в 1942 году

Добиться предполагавшейся скорой победы на Востоке немцам не удалось. Зима 1941/42 года принесла с собой серьезные неудачи. Началась мобилизация всех сил, в том числе и авиационных, чтобы путем нового гигантского наступления завоевать эту победу. Предпринятое в 1941 году снятие истребительной авиации с Западного фронта грозило через пару месяцев привести к полному господству в воздухе сначала англичан, а затем и американцев.

Растущие потери немцев в борьбе с русскими все больше и больше ослабляли ПВО Германии. Зенитной артиллерии приходилось постоянно передавать фронту наиболее боеспособные соединения и части.

В немецкой истребительной авиации до 1942 года не создавалось никаких новых формирований. Германия располагала к этому времени 7 истребительными авиационными эскадрами. За период с 1942 по 1944 год было создано дополнительно 8 эскадр. Кроме того, истребительная авиация была увеличена на одну треть посредством расширения штатов авиачастей. Все эти мероприятия проводились в обстановке растущих потерь в людях и самолетах и вызывались необходимостью хоть сколько-нибудь выправить создавшееся положение. Как и следовало ожидать, боеспособность истребительных авиационных частей от этого еще более снизилась. Период «сидячей войны» также не был использован для развертывания сил истребительной авиации, как не была своевременно создана и достаточно широкая сеть учебных заведений и учебно-тренировочных частей.

В глубине территории страны в 1942 году по-прежнему не было ни одного подразделения дневных истребителей. Отмечавшаяся с 1942 года постоянная нехватка сил и средств приводила к хроническому перенапряжению истребительных соединений. В результате страдали как планомерность в их использовании, так и качество выполнения боевых заданий.

Количество налетов английских ВВС на тыловые районы Германии по-прежнему оставалось незначительным, хотя налицо уже были некоторые признаки предстоящего усиления противником воздушной войны: отдельные беспокоящие налеты в плохую погоду, более усиленная разведывательная деятельность самолетов «Москито» в светлое время суток, а также несколько дневных бомбардировочных ударов, которые обращали на себя внимание с точки зрения их замысла и тактики проведения.

Одним из таких заслуживающих внимания ударов был дневной налет 12 английских бомбардировщиков «Ланкастер» на завод «Ман» в Аугсбурге, изготавливавший дизельные двигатели для подводных лодок. Удар был нанесен 17 апреля 1942 года. До цели дошли лишь 8 бомбардировщиков, из которых 7 было сбито немецкой зенитной артиллерией и истребителями. Этот успех ПВО был предопределен стечением целого ряда благоприятных обстоятельств, однако он создал у верховного командования совершенно неправильное представление об эффективности ПВО страны. Был сделан вывод, что дежурные подразделения истребительных авиационных школ вполне обеспечивают потребности дневной ПВО тыловых районов Германии. На этом выводе и успокоились, тем более что он не требовал отвода истребительных частей с фронта или создания новых формирований (опять-таки за счет ослабления фронтовых частей), ибо имеющихся пополнений для этого не хватало.

Безуспешность действий ПВО Германии против английских разведывательных самолетов «Москито» вызвала большое недовольство Геринга. Причинами неудач были недостатки в организации службы ВНОС, а также в работе радиолокаторов и органов наведения истребителей. При этом сказывался и недостаточный запас скорости немецких истребителей по сравнению с самолетами «Москито» (в некоторых случаях его не было вовсе). Кроме того, экипажи вылетающих по тревоге дежурных самолетов зачастую не имели необходимого опыта. Бессильной против этих разведывательных самолетов, обладавших большой скоростью и высотой полета, оказалась и зенитная артиллерия.

Примерно с середины 1942 года до немецкого командования стали доходить сведения о перебазировании в Англию частей 8-й воздушной армии США. Единственное контрмероприятие, проведенное немцами, заключалось в инструктаже личного состава авиачастей, расположенных во Франции, Голландии и на побережье Северного моря, относительно приемов опознавания различных типов американских самолетов. А между тем немцы располагали весьма ценными сведениями о продукции авиационной промышленности США. Ряд совершенно очевидных тактико-технических данных американских самолетов, как например состав экипажей, количество бортового оборонительного вооружения и другие, указывал на то, что американцы намерены использовать свои бомбардировщики главным образом днем. Несмотря на подобную опасность, немецкое верховное главнокомандование вновь отклонило предложение об усилении дневной истребительной авиации. Решительно отвергались и малейшие поползновения со стороны ответственных инстанций ПВО получить некоторое количество истребителей за счет переброски необходимых дополнительных сил с Восточного фронта.

Первые налеты частей 8-й американской воздушной армии на Германию и оккупированные ею страны начались 17 августа 1942 года. Вначале воздушному нападению подверглись Франция, Бельгия и Голландия, причем количество самолетов, участвовавших в каждом налете, не превышало одной эскадрильи. В ноябре над Францией впервые появились американские истребители «Лайтнинг». В октябре во время ударов американских тяжелых бомбардировщиков по объектам на территории Франции в каждом из них участвовало уже свыше 100 самолетов. В ноябре и декабре 4 американские истребительные группы и 2 группы тяжелых бомбардировщиков были переброшены из Англии в Северную Африку. Это заметно разрядило обстановку и оттянуло начало массированных дневных налетов на Германию.

Удары английской ночной бомбардировочной авиации, предпринимавшиеся теперь более крупными силами, на первых порах оказывали на население Германии только известное моральное воздействие. В дальнейшем это воздействие удалось ограничить посредством усиления немецкой ПВО. Влияние бомбовых ударов на авиационную промышленность и транспорт было несколько ослаблено благодаря реорганизации управления военной промышленностью, позволившей не только не уменьшить, но даже увеличить количество выпускаемого вооружения. Транспорт и связь также не пострадали от первых крупных авиационных ударов, поскольку в Рурской области имелись широкие возможности для замены одного транспортного направления другим.

Для противовоздушной обороны страны еще имелся ряд благоприятных условий, из которых главным было наличие значительного запаса в виде Франции, Бельгии и Голландии. Кроме того, органы радиоразведки позволяли немцам своевременно обнаруживать подготовку английских авиационных частей к очередному вылету, благодаря чему

ночные истребители могли быть к назначенному времени подняты в воздух.

До удара по Кёльну в мае 1942 года действия английских бомбардировщиков против Германии можно было назвать «булавочными уколами». В дальнейшем, однако, удары английской авиации как по количеству используемых самолетов, так и по размеру разрушаемой площади превзошли налеты немцев на Конвентри, проведенные в ноябре 1940 года. И все же они по-прежнему не имели такой интенсивности и мощи, которые превратили бы их в решающий фактор ведения войны. В немецких оперативных сводках удары англичан назывались «терроризирующими налетами», поскольку наибольшие разрушения, бесспорно, причинялись не военным объектам, а густонаселенным жилым кварталам крупных городов.

Лишь после того как англичане разработали технику «бомбового потока» и стали использовать так называемую «Роттердамскую аппаратуру», их ночные бомбардировочные удары стали доходить и до наиболее уязвимых центров немецкой военной машины. Однако немецкие организаторские способности и начавшееся рассредоточение и перемещение промышленности, а также не в последнюю очередь твердость духа немецкого народа позволили значительно снизить эффективность наносившихся противником ударов с воздуха.

С другой стороны, приходилось считаться с тем, что в связи с ростом живучести самолетов противника обычное воздействие зенитной артиллерии уже оказывалось недостаточным для полного выхода бомбардировщика из строя. Теперь для обеспечения максимального воздействия необходимо было прибегать ко все большему массированию огня по каждой отдельной воздушной цели. А это в свою очередь вело к значительному увеличению расхода снарядов.

Новые требования наталкивались на серьезную нехватку боеприпасов, которая стала ощущаться в зенитной артиллерии еще с 1940 года. Высшее руководство Германии, и в первую очередь сам Гитлер, придерживалось мнения, что ежемесячный расход зенитных 88-мм снарядов составит не более 10 тысяч, и поэтому отклонило выдвинутое незадолго до войны требование о заготовке 1—2 млн. таких снарядов. В итоге к 1 сентября 1939 года общий запас 88-мм снарядов равнялся примерно 900 тыс. штук. Снаряды хранились на складах, рассредоточенных по всей территории страны, ибо трудно было предусмотреть заранее, где именно понадобится их массовое применение; к тому же объекты ПВО имелись во всех уголках Германии. В начальный период войны ежемесячно расходовалось примерно 25 тыс. снарядов (88-мм). По мобилизационному плану предусматривалось с началом военных действий изготовить еще 1850 тыс. снарядов, однако фактически за первые месяцы войны было произведено всего лишь 200 тыс. штук. За период с сентября 1940 по май 1941 года производство снарядов удалось поднять до 560 тыс. штук в месяц. Однако к концу этого периода ежемесячный расход увеличился до 563 тыс. штук. Несмотря на дополнительные меры по расширению производства, к 1 июня 1941 года общий запас 88-мм зенитных снарядов составил всего 4264 тыс. штук. Только к 1 ноября 1942 года запас удалось увеличить до 10 млн. снарядов при ежемесячном расходе, составлявшем к этому времени уже 600 тыс. Производство боеприпасов, по-настоящему развернутое только в ходе войны, все время отставало от потребностей. Это станет особенно понятным, если вспомнить о размерах территорий, на которых к тому времени развернулась война, не говоря уже о неуклонном росте интенсивности воздушных налетов союзников. В 1944 году ежемесячный расход 88-мм снарядов возрос до 1 829 400 штук. Имевшиеся запасы были разбросаны по складам почти всей Европы, пре-

вратившейся в одну сплошную зону действия зенитной артиллерии. Из-за разрушений на коммуникациях, вызванных налетами противника, а также из-за потерь, связанных с отступлениями войск, в ряде угрожаемых пунктов ПВО то и дело возникали затруднения со снабжением боеприпасами.

Недостаток зенитных снарядов повлек за собой издание строгих приказов об экономии боеприпасов, причем это приходилось делать в обстановке непрерывного усиления активности авиации западных держав. Огонь разрешалось открывать только после определения точного местонахождения самолета противника. Пришлось частично отказаться от ведения заградительного огня. Зенитной артиллерии было запрещено стрелять по приближающимся истребителям, а также брать под обстрел проходившие мимо объекта авиационные соединения противника.

Авиационные удары западных держав становились все сильнее и благодаря новым навигационным приемам английских ВВС все эффективнее. В налетах начали принимать участие лучшие четырехмоторные ночные бомбардировщики второй мировой войны — английские самолеты «Ланкастер» (бомбардировщики «Галифакс» появились еще в марте 1941 года). Устаревшие образцы самолетов снимались с вооружения. Созданные противником специальные подразделения наведения (подразделения так называемых самолетов-осветителей) позволили ему значительно улучшить результаты своих налетов. Начали применяться тяжелые авиационные бомбы: фугасные весом около 3500 кг и зажигательные весом до 1800 кг.

Наиболее интенсивные ночные удары были нанесены противником в марте по заводам Рено в Париже. В мае английские ВВС атаковали Кёльн, использовав для этого свыше 1 тыс. самолетов с 5000 человек летного состава, а в июне в налете на Бремен приняло участие уже 2960 самолетов. За июнь и июль 1942 года английская авиация сбросила на Германию до 13 000 т различных бомб. Налет на Кёльн длился полтора часа, в течение которых было сброшено около 1500 бомб. Всего за 1942 год авиация противника совершила около тысячи налетов, в том числе 17 крупных, в ходе которых сбрасывалось более чем по 5000 т различных бомб. При нападении англичан на Кёльн немецкие ночные истребители сбили 36 самолетов; тем самым общее количество вражеских самолетов, сбитых ими в ходе войны, было доведено до 600. Во время крупного налета английской авиации на Бремен немецким ночным истребителям удалось сбить 52 самолета. По данным англичан, в разбираемом году они теряли в среднем по одному самолету на каждые 40 т сброшенных бомб.

Потери немецких ночных истребителей были гораздо меньше потерь дневных истребителей, и это объяснялось прежде всего крайне незначительной эффективностью огня бортового оружия ночных бомбардировщиков противника, а также тем, что английская ночная истребительная авиация еще не развернула своих действий. Основная часть потерь, понесенных немецкими ночными истребителями, была обусловлена не воздействием противника, а условиями погоды и техническими авариями. Случаев уничтожения зенитной артиллерией собственных истребителей было весьма мало, однако полностью избежать этого при совместных действиях авиации и зенитной артиллерии не удавалось.

Западные державы начали войну с того, что организовали надежную противовоздушную оборону своей территории. Теперь на основе опыта первых лет войны они создали сильную авиацию, пригодную как для ведения стратегических бомбардировок, так и для поддержки наземных войск.

Ущерб, нанесенный вражескими бомбардировками к 1942 году, еще

не ставил под угрозу жизнеспособность Германии. Поэтому немцы и не заботились еще о рассредоточении промышленности, защите системы энергоснабжения, создании небольших резервных промышленных предприятий, а также о перенесении наиболее важных предприятий под землю.

Между тем уже возникала опасность, что если не будет принято надлежащих мер по защите промышленности от воздушных налетов, то солдат на фронте окажется недостаточно вооруженным.

В первые годы войны (примерно до 1943 года) гражданское население Германии, руководствуясь правилом местной ПВО о том, что «каждый в первую очередь помогает себе сам», достаточно хорошо справлялось с ликвидацией последствий воздушных ударов противника. В дальнейшем все мужчины и большинство женщин молодого возраста оказались занятыми либо в вооруженных силах, либо на производстве, но и тогда органы местной противовоздушной обороны, опираясь главным образом на пожилых женщин и стариков, успешно ликвидировали очаги пожаров и восстанавливали разрушенное. Несмотря на то, что бомбардировки причиняли населению значительный материальный ущерб и с каждым годом уносили все большее количество человеческих жизней, заметного ослабления воли немецкого народа к продолжению войны не наблюдалось. Вероятно, она поддерживалась надеждами на конечную победу, на обещанное возмездие врагу и скорое избавление от тягот войны. Упаднических настроений не отмечалось. Немецкий народ держал себя с достоинством, вынося все ужасы войны с мужеством стойка.

## КРИЗИС И НАЧАЛО ЗАКАТА

### Борьба за господство в воздухе над Германией в период с 1943 года по день «Д» (6 июня 1944 года)

1943 год был характерен учащением дневных налетов американской бомбардировочной авиации на города Германии и развертыванием решительной борьбы за господство в воздухе.

Важнейшими чертами начавшихся стратегических воздушных бомбардировок были более мощное истребительное прикрытие, рост числа участвующих в налетах бомбардировщиков и постоянное увеличение радиуса действия авиации западных держав. Новым тактическим приемом был так называемый «бомбовый ковер», заключающийся в том, что авиационные соединения противника, выходя на цель в сомкнутых боевых порядках, применяли серийно-массовое дневное бомбометание с использованием наземных ориентиров.

До начала 1943 года система ПВО Германии еще могла обеспечить достаточную защиту объектов от нападения авиации западных союзников. С весны 1943 года начались первые крупные воздушные удары по Берлину. Но и после этого немцы не приложили никаких особых усилий для того, чтобы наверстать все упущенное за прошлые годы. Немцы не понимали еще, что эти удары являются началом опаснейшего проникновения неприятельских воздушных флотов в самую глубь территории страны. У некоторых даже появился какой-то совершенно необъяснимый оптимизм, и они уверяли всех, что имеющихся у Германии сил и средств ПВО вместе с теми дополнительными силами и средствами, которые должны были быть сформированы и подготовлены в ближайшие месяцы, вполне хватит для отражения военной угрозы.

Однако 1943 год оказался решающим годом дневной войны в воздухе.

Бомбардировщики 8-й воздушной армии США первое время действовали без истребителей сопровождения. С мая месяца во время налетов на Голландию, Рурскую область и побережье Северного моря бомбардировщики стали сопровождаться истребителями «Тандерболт» (P-47). Появление этих истребителей сыграло решающую роль в ходе воздушной войны.

Немецкое верховное главнокомандование по-прежнему придерживалось того мнения, что американские четырехмоторные бомбардировщики не смогут эффективно действовать днем. Полагали, что даже уступающая по силам немецкая истребительная авиация будет в состоянии нанести бомбардировщикам, совершавшим дневные налеты, такие большие потери, которые расстроят все замыслы противника. Значение истребителей сопровождения явно недооценивалось. Несмотря на то, что главное командование ВВС располагало абсолютно точными сведениями о тактико-технических данных американских самолетов, немецкое верховное главнокомандование не хотело верить в возможность дальнейшего увеличения радиуса действий авиации противника. Считалось, что ВВС США совершают сейчас ту же самую ошибку, какую допустила немецкая авиация в период «битвы за Англию», предприняв дневное бомбардировочное авиационное наступление без предварительного завоевания господства в воздухе.

Основными объектами стратегических бомбардировок западных держав были верфи, где строились подводные лодки, опорные пункты и базы подводного флота, а также заводы шарикоподшипников и заводы, производившие некоторые части самолетов. Значительную роль в общем воздушном наступлении играли также 9-я и 15-я воздушные армии США, наносившие удары по Балканам и Австрии сначала с аэродромов Северной Африки, а затем — из района Фоджи (Италия).

Новые западноевропейские типы самолетов («Ланкастер» и «Галифакс») отличались большим радиусом действий и повышенной бомбовой нагрузкой. Если в мае 1942 года во время первых налетов на Кёльн требовалось 1000 самолетов и около полутора часов, чтобы сбросить 1500 т бомб, то теперь те же самые результаты достигались всего лишь 400 самолетами в течение 15 минут.

Английская авиация удвоила число ночных налетов и количество используемых в них самолетов. Немецкие ночные истребители столкнулись с огромными трудностями, поскольку они могли подниматься в воздух далеко не при всякой погоде. Однако немцы считали, что данную слабость можно компенсировать усилением зенитно-артиллерийской обороны и уплотнением сети ВНОС.

Англичане действовали, как правило, в безлунные ночи при небольшой облачности с таким расчетом, чтобы немецкая ПВО была лишена возможности вести наблюдение при помощи оптических приборов. В качестве эффективной меры противодействия такому методу в приборах управления огнем немецкой зенитной артиллерии и в органах управления ночных истребителей стала применяться радиолокация. Отныне стало возможным бороться с воздушным противником даже в тех случаях, когда оптическое наблюдение было невозможно.

У немецкого командования сложилось впечатление, что английские ВВС наносят свои удары преимущественно в такую погоду, когда затруднен вылет немецких ночных истребителей. Однако вскоре выяснилось, что на вооружение английской авиации был принят так называемый «Роттердамский прибор», предупреждавший английских летчиков о приближении немецких истребителей и дававший возможность находить объекты бомбардировки даже в плохую погоду.

Примерно до августа 1943 года положение с дневными истребителями в системе ПВО Германии оставалось без существенных изменений.

В связи с сильными воздушными бомбардировками обстановка в Германии стала весьма тяжелой. Наиболее ощутительными ударами для немцев были удары по предприятиям самолетостроительной промышленности, имевшие место в конце 1943 года, а также налеты на заводы шарикоподшипников, совершенные в середине августа. И те и другие значительно снизили производственные возможности военной промышленности Германии.

Ночные бомбардировочные удары оказались для немцев еще более тяжелыми, так как ночью бомбометание производилось, как правило, по площадям. Дневные же бомбардировки с их большей точностью бомбометания и исключительной планомерностью ударов были направлены в основном по важнейшим объектам ключевых отраслей военной промышленности. Эти бомбардировки внесли полное расстройство в изготовление вооружения, для поднятия выпуска которого в этот период немцы начали использовать все свои потенциальные возможности.

Только в 1943 году немцы, наконец, признали слабость своей истребительной авиации. С этого времени серийное изготовление самолетов-истребителей было резко увеличено, и цифры ежемесячного выпуска истребителей поползли вверх. Однако развертывание производства самолетов шло и теперь еще не вполне достаточными темпами: высшая точка была достигнута уже после того, как в 1944 году бомбардировками была сильно расстроена работа заводов синтетического горючего и некоторых предприятий авиационной промышленности. К тому времени немецкие потери стали уже настолько высокими, что наращивание сил происходило весьма медленно. Кроме того, в связи с потерей общего превосходства в воздухе части штурмовой, разведывательной и ночной истребительной авиации увеличили спрос на истребительные самолеты.

Однако, несмотря на это, производство истребителей по-прежнему не получало должного развития. Так продолжалось вплоть до середины 1944 года, и, вероятно, основной причиной подобного упущения явилось упорное стремление немецкого верховного главнокомандования дать своей авиации как можно больше бомбардировщиков.

В июле 1943 года немцы предприняли попытку сломить абсолютное превосходство англо-американцев в воздухе на юге Европы, но попытки не увенчались успехом, после чего несколько потрепанных на юге истребительных авиационных групп было снова введено в состав ПВО Германии. С этой же целью были сняты две истребительные группы и с Восточного фронта. Под давлением обстоятельств передислоцированным авиационным частям не было предоставлено даже самого необходимого минимума времени для отдыха и перестройки на новый вид боевой деятельности: они были сразу же брошены в бой.

Начиная с весны 1943 года в связи с нехваткой дневных истребителей для борьбы с авиацией противника, совершавшей свои налеты днем, стали применяться ночные истребители Бф-110 и даже Ю-88. Не прекращавшиеся ни днем ни ночью воздушные бои вызвали большое перенапряжение сил летного состава и ухудшили техническое состояние материальной части. Тем не менее результаты этих боев оставались весьма благоприятными для немцев до тех пор, пока американцы не начали массового использования истребителей сопровождения. С их появлением потери немцев стали быстро расти и вскоре приняли угрожающий характер. Ночная истребительная авиация, потеряв свой лучший летный состав, сильно ослабла, и поэтому весной 1944 года от подобного использования истребителей пришлось отказаться.



В первое время истребительная авиация своими действиями по обороне территории Германии несколько разрядила обстановку. Американские истребители сопровождения стали реже проникать за пределы Голландии и побережья Северного моря, и поэтому бороться с ними немецкой истребительной авиации было довольно легко.

Некоторым временным успехом увенчалось и неиспользование на немецких истребителях 210-мм реактивных установок. Эти установки позволили истребителям во время атаки оставаться вне пределов действительного огня бортового оружия бомбардировщиков противника (примерно 800 м). Однако истребители, вооруженные такими установками, сравнительно редко вносили расстройство в сомкнутые боевые порядки бомбардировщиков противника. В дальнейшем в связи с увеличением числа истребителей сопровождения использование истребителей, вооруженных реактивными установками, потеряло всякую эффективность. Это был как раз тот момент, когда 8-я воздушная армия США столкнулась внутри Германии с истребительной авиацией ПВО, хотя и слабой численно, но достаточно боеспособной.

28 июля 1943 года около 250 бомбардировщиков 8-й воздушной армии США совершили налет на самолетостроительные заводы, расположенные в Касселе и Ошерслебене. В этот день американские истребители сопровождали свои бомбардировщики до самой границы Германии и даже немного дальше. По немецким сводкам, во время налета было сбито 35 бомбардировщиков, причем немцы потеряли только 7 самолетов. Удар по Швейнфурту и Регенсбургу, проведенный 17 июня, обошелся западным державам, по признанию самих американцев, в 60 четырехмоторных бомбардировщиков. Немецкая авиация потеряла около 25 истребителей. В ходе этого налета 180 четырехмоторных самолетов подвергли бомбардировке завод шарикоподшипников в Швейнфурте, а 126 бомбардировщиков — завод Мессершмитта в Регенсбурге. Авиационное соединение противника, совершившее налет на Регенсбург, ушло через Альпы в сторону Средиземного моря и приземлилось на аэродроме Северной Африки. 24 августа 1943 года 85 самолетов Б-17 того же авиационного соединения снова вылетели на задание. На сей раз они нанесли удар по Бордо и опустились на аэродромах Англии.

Создалось впечатление, что успехи немецкой ПВО могут быть при желании закреплены и даже развиты за счет дальнейшего усиления обороны и правильного их распределения. Однако как раз в этот период американские самолеты П-47 увеличили радиус действий, а следовательно, и дальность сопровождения до 325 миль, применив для этого добавочные бензиновые баки. Сопровождение в пределах указанного радиуса обеспечивалось тщательно продуманной системой замены истребителей в воздухе. Правда, задачи американских истребителей все еще сводились к прикрытию своих бомбардировщиков, то есть носили оборонительный характер; поэтому эффективность их применения пока что оставалась сравнительно небольшой. Однако радиус действия истребителей сопровождения еще не был доведен до предела; об этом ясно свидетельствовали имевшиеся сведения о тактико-технических данных готовившегося американцами к принятию на вооружение самолета «Мустанг» (P-51). Из этого становится видно, что американцы не собирались повторять немецкую ошибку 1940 года, когда немцы, располагая истребителями с радиусом действия в 250 км, рассчитывали добиться господства в воздухе над Англией. Не будь у американцев истребителей сопровождения, их дневные бомбардировки также окончились бы в конечном счете неудачей, поскольку завоевать господство в воздухе над всей территорией Германии они бы не сумели.

Если сравнить общую обстановку, в которой развивались действия англо-американской авиации в разбираемый период, с условиями, сложившимися во время «битвы за Англию», то следует отметить, что теперь противник обладал несомненными преимуществами, которые можно свести к следующему:

- а) англо-американские бомбардировщики действовали с аэродромов, расположенных вне радиуса действий немецкой авиации;
- б) Германия находилась в своеобразном «воздушном окружении» как со стороны Англии, так и со стороны Италии;
- в) численное превосходство авиации западных союзников постоянно росло;
- г) союзники располагали четырехмоторными бомбардировщиками дальнего действия, обладавшими большой живучестью и мощным бортовым вооружением.

Кроме того, для немцев в этой обстановке имелся целый ряд отрицательных моментов, заключавшихся приблизительно в следующем:

- а) территория Германии, которую нужно было прикрыть от ударов с воздуха, была значительно больше территории Великобритании;
- б) немцы не имели в системе ПВО достаточного количества истребительной авиации, так как значительная часть ее была связана действиями на фронтах;
- в) потери и износ материальной части снизили боевые качества немецких истребителей;
- г) немцы располагали самолетами, которые по своим тактико-техническим данным уступали самолетам противника.

Несмотря на все эти «за» и «против», западные державы пока еще не располагали важнейшей предпосылкой для развертывания стратегической воздушной войны — они еще не завоевали господства в воздухе над территорией Германии.

Немецкое военное руководство запоздало с принятием решения на отвод истребительных сил с территории стратегического предполья на территорию самой Германии. Именно поэтому потери американцев при попытках увеличить радиус действий своей авиации над Германией были относительно небольшими.

13 августа 1943 года части 9-й воздушной армии США, базируясь на аэродромах Северной Африки, нанесли удар по заводам Мессершмитта в Винер-Нейштадте (Австрия). В налете участвовал 61 американский самолет типа Б-24 («Либерейтор»). Что же касается немцев, то они не могли выделить для отражения этого налета почти ни одного истребителя. Пришлось принимать срочные меры, чтобы хоть как-нибудь наверстать упущенное и создать организационные и оперативно-технические предпосылки для использования большего числа истребителей в системе ПВО страны. Налеты соединений 9-й воздушной армии американцев, а несколько позднее и соединений 15-й воздушной армии на объекты в Австрии и Баварии вынудили немецкую ПВО, которая в это время как раз находилась в состоянии некоторой консолидации, расплыть свои силы. А если взглянуть на события с точки зрения американского командования, то именно это распыление сил ПВО Германии и было наряду с использованием большого числа истребителей сопровождения одной из главных его задач.

До августа 1943 года действия немецкой ночной истребительной авиации были еще более или менее эффективными. Однако два удара по Гамбургу, проведенные противником в августе, поставили эту эффективность под большое сомнение. Англичане применили совершенно неожиданную для немецкой ПВО тактику бомбардировочного нападения.

Создавая радиолокационные помехи (с этой целью они сбрасывали с самолетов полосы металлической фольги) и используя новые (радиолокационные) бомбардировочные прицелы, позволявшие устанавливать местонахождение намеченных объектов ночного бомбардирования, англичане применили тактику хорошо организованного «бомбового потока» и сильно сократили общее нахождение самолетов над целью. Радиолокационные помехи были настолько велики, что в течение всего налета немецкие радиолокаторы оказывались практически выведенными из строя. Кроме того, англичане устанавливали на некоторых самолетах специальные мощные радиопередатчики, сильно затруднявшие управление немецкими истребителями в воздухе. Количество сбитых в воздушном бою английских самолетов резко снизилось.

Радиолокационные помехи повлияли и на меткость огня немецкой зенитной артиллерии, искажая исходные данные для стрельбы. В тех случаях, когда имелась возможность перейти на корректирование огня при помощи оптических приборов, действия артиллерии были более успешными. При неблагоприятной погоде немецкая артиллерия оказывалась полностью парализованной. Прошло несколько месяцев, прежде чем удалось преодолеть помехи, создаваемые металлической фольгой, путем установки на радиолокаторы дополнительных приспособлений. Однако боевые возможности зенитной артиллерии продолжали оставаться весьма незначительными из-за чересчур уплотненных боевых порядков бомбардировочной авиации противника, позволявших ему до минимума сократить время пребывания самолетов над целью.

Новая тактика, примененная авиацией западных держав, поставила немецкие ночные истребители и зенитную артиллерию в весьма невыгодное положение.

В качестве временной меры противодействия, иногда позволявшей добиться некоторых успехов, против ночных налетов бомбардировщиков пробовали применить одномоторные дневные истребители, однако к решающим результатам эта мера не привела.

27 сентября 1943 года американцы подвергли налету Эмден, используя для этого 33 бомбардировщика B-17 («Летающая крепость») с истребителями сопровождения. 9 октября 1943 года американцы провели ряд довольно смелых бомбардировок, атаковав такие города, как Гдыня, Данциг, Мариенбург и Анклам. При этом серьезный ущерб был причинен самолетосборочным заводам, выпускавшим истребители «Фокке-Вульф».

За лето 1943 года ударам с воздуха подверглось в общей сложности 14 предприятий самолетостроительной промышленности, на которые было сброшено 5092 т различных бомб. Такой повышенный интерес американцев к предприятиям авиационной промышленности Германии явно указывал на их стремление ослабить систему ПВО страны. За последние четыре месяца 1943 года выпуск продукции самолетостроительными заводами Германии действительно резко снизился.

14 октября повторному налету подвергся Швейнфурт; на сей раз в налете приняло участие 226 бомбардировщиков. Истребители сопровождения дошли только до восточной части Арденн. Выход бомбардировщиков к объекту и уход от него происходили таким образом, что в отражении налета смогли принять участие не только все одномоторные и двухмоторные истребители ПВО Германии, но и часть истребителей 3-го воздушного флота, базировавшегося на аэродромы Франции и Бельгии. Произошло одно из самых крупных воздушных сражений 1943 года. Немецкие двухмоторные истребители, а также некоторая часть одномоторных были вооружены 210-мм реактивными снарядами. Немецким

летчикам удалось расстроить боевые порядки некоторых бомбардировочных частей противника и сбить большое число самолетов. Решающую роль при этом сыграло то обстоятельство, что в боях не участвовали вражеские истребители сопровождения. С немецкой стороны в воздушном сражении приняло участие примерно 300 обычных истребителей, 40 истребителей-бомбардировщиков и большое число ночных истребителей. По американским данным, из 228 участвовавших в налете бомбардировщиков B-17 («Летающая крепость») 62 самолета были сбиты и 138 повреждены. Немцы потеряли 35 обычных истребителей и истребителей-бомбардировщиков. Штаб американской стратегической бомбардировочной авиации в своем обзоре, опубликованном в сентябре 1945 года, констатировал следующее:

«Произошло одно из самых решительных воздушных сражений всей войны. Дальнейшие потери подобного масштаба были нежелательны, поэтому налеты без истребителей сопровождения были временно приостановлены, и удары по Швейнфурту не возобновлялись в течение 4 месяцев. После ударов по Швейнфурту количество дневных налетов в течение оставшихся месяцев 1943 года пришлось сильно сократить».

ПВО Германии бесспорно добилась частичного успеха. Можно было говорить о временной потере превосходства в воздухе американской авиацией. Это, безусловно, соответствовало действительности в отношении воздушных операций, проводимых над внутренними районами Германии без истребителей сопровождения.

В начале ноября 15-я американская воздушная армия, используя аэродромы в районе Фоджи (Центральная Италия), подвергла бомбардировке самолетостроительные заводы, размещенные в окрестностях Вены.

В середине декабря 8-я американская воздушная армия получила возможность совершать налеты, в которых одновременно принимали участие до 600 бомбардировщиков. Первым такому удару подвергся Киль, на который 13 декабря 1943 года было сброшено бомб общим весом до 1600 коротких<sup>1</sup> т. В конце декабря 600 четырехмоторных бомбардировщиков противника атаковали Людвигсгафен. Оба только что упомянутых крупных налета 8-й американской воздушной армии проводились с участием истребителей P-47 («Тандерболт»).

До октября 1943 года действия ПВО Германии были относительно успешными. В ноябре и декабре в связи с ухудшением погоды из-за обледенения самолетов, запотевания стекол в кабинах, а также из-за низкой облачности во время посадок и по другим причинам немецкая авиация лишилась большого количества самолетов.

В ноябре 1943 года истребители противника неожиданно стали проникать до Мюнстера и Эмдена; в связи с этим увеличились и боевые потери немецких истребителей-бомбардировщиков и истребителей, расположенных в тыловых районах.

Бомбардировочные соединения противника обычно ходили в этот период на высотах 4—8 тыс. м, поднимаясь высоко над неблагоприятными для полета дождевыми и снеговыми облаками, способствующими обледенению самолетов. При помощи имевшихся у них аэронавигационных приборов и бомбардировочных прицелов самолеты противника могли наносить свои удары и сквозь облака; что же касается взлета, сбора в воздухе и посадки, то они происходили в приемлемых для них условиях. В то же время немецкие истребители ПВО вынуждены были вести воздушные бои в таких метеорологических условиях, при которых в дру-

<sup>1</sup> Короткая тонна соответствует 907,2 кг. — Прим. перев.

гое время приказ на вылет рассматривался бы как безответственность командования. Разумеется, что подобные условия погоды не могли не увеличить потерь истребительной авиации. Когда истребителям удавалось пробиться сквозь низкую облачность, они сталкивались с новой трудностью, состоявшей в сборе самолетов и построении их в боевые порядки в заданном районе. А это вело к тому, что атаки против бомбардировщиков противника получались слабыми и разрозненными.

Проблема повышения эффективности действий истребителей в условиях плохой погоды не была решена и последующей зимой. Развитие немецкой техники в этот период отстало от предъявлявшихся к ней требований. Тем не менее немцы еще могли за счет напряжения всех сил усилить борьбу с бомбардировщиками противника. Это было возможно хотя бы уже потому, что англо-американцы все еще не обеспечивали свои бомбардировщики надежным истребительным прикрытием во время полетов на дальние расстояния. Вплоть до 1943 года глубина проникновения истребителей противника на территорию Германии ограничивалась линией Аурих — Рейне — Дортмунд — Кёльн — Седан.

В конце декабря 1943 и в первые месяцы 1944 года начали учащаться случаи, когда истребители сопровождения западных союзников пересекали Эльбу, а бомбардировщики проникали на всю глубину территории Германии. Перед лицом все большего совершенствования американцами своих истребителей сопровождения немецкое командование оказалось почти бессильным, поскольку немецкая авиационная промышленность не смогла своевременно дать на вооружение своей авиации истребители дальнего действия. Немецкие посты ВНОС, как правило, аккуратно следили за сбором в воздухе авиационных соединений противника, однако они не могли точно установить, по какой части Германии противник собирается нанести удар. Для достижения решительного успеха было чрезвычайно важно, чтобы истребительные части ПВО всякий раз оказывались на месте своевременно, а между тем им постоянно приходилось выжидать, пока выяснится, куда именно направит противник свои самолеты. У немецкой авиации ПВО не было такого истребителя, который бы имел возможность контролировать всю территорию Германии, переходя из одного района в другой без посадки. В связи с этим действия авиации ПВО зачастую выливались в форму ударов по пустому месту.

В последние месяцы 1943 года американцы стали совершать более частые дневные налеты, хотя на население они воздействовали, как правило, менее сильно, чем ночные налеты англичан. Ночные бомбардировки становились все невыносимее: они лишали людей сна, заставляли их укрываться в подвалах, тушить пожары. Англичане сбрасывали по преимуществу зажигательные бомбы, американцы — фугасные. Ночному налету обычно подвергался весь населенный пункт, в то время как дневные бомбардировки обычно проводились по определенным промышленным или транспортным объектам и потому затрагивали в самом худшем случае лишь определенную, сравнительно ограниченную часть города. Для промышленных предприятий дневные удары были опаснее, поскольку бомбометание велось по наземным ориентирам и «бомбовый ковер» накрывал тот или иной завод с большей вероятностью. Разрушения, производимые во время налетов, оказывались всегда огромными. Поэтому всякий раз немцы вынуждены были прибегать к перемещению различных военных объектов, что во всех случаях вело к большой потере времени. Наносимый ущерб оставался в общем и целом в терпимых пределах, а благодаря хорошо разработанным организационным мероприя-

тиям на подвергшихся бомбардировке заводах через небольшой промежуток времени уже возобновлялась работа.

Несмотря на значительный урон, причинявшийся бомбардировками населению и промышленности, немецкое верховное главнокомандование решило не концентрировать усилия ПВО страны на оборону промышленных предприятий. Гораздо более целесообразным для него было сосредоточение основных сил немецкой авиации на Восточном фронте и на юге Европы.

Небывалая мощь и систематичность воздушных бомбардировок, имевших место в конце 1943 года, показали даже самым непоколебимым оптимистам или просто недалновидным людям, что ПВО Германии исключительно слаба. Если результаты действий дневных и ночных истребителей пока еще оставались довольно неплохими, то число самолетов противника, сбивавшихся средствами ПВО, едва достигало 5% общего количества участвовавших в налете. Вопреки всем усилиям ПВО самолеты противника в подавляющем большинстве случаев доходили до намеченных объектов бомбардировки и наносили им серьезный ущерб. Тем не менее немецкое военное руководство все еще думало, что со временем удастся увеличить потери противника до 10% и более и тем самым сорвать воздушное наступление противника на Германию. Эти надежды питались теми соображениями, что подобные потери должны были оказать деморализующее действие на летный состав авиации противника. В дальнейшем они рухнули, так как потери противника не только не возрастали, но становились меньше (составив к началу 1943 года в среднем 4%, они снизились осенью этого года до 3%).

Несмотря на затяжку войны, немецкое население в первое время относилось к своей истребительной авиации с полным доверием. Однако неблагоприятная погода зачастую создавала такое положение, когда истребители ПВО оказывали недостаточное противодействие противнику или же вовсе не могли подняться в воздух. Теория, согласно которой истребительная авиация может своими собственными силами справиться с задачами ПВО, на практике не подтвердилась, и поверить в нее гражданское население, судившее о действиях авиации только по фактическим результатам, не могло. Более того, от этой теории отказались даже специалисты.

Перед войной немецкой общественности и немецким вооруженным силам преподносили много всякого пропагандистского материала, в котором всячески доказывалась точность стрельбы зенитной артиллерии. Теперь общественность имела возможность наблюдать за этой стрельбой собственными глазами и не могла не разочароваться в меткости зенитного огня. Конечно, широким кругам не были знакомы те трудности, с которыми сталкиваются зенитчики, ведущие огонь по цели, перемещающейся в трех измерениях. Но так или иначе, а каждый теперь ясно понял недостатки зенитной артиллерии и ее численную слабость по отношению к превосходящему в силах воздушному противнику.

За 1943 год английскими ВВС было совершено:

30	налетов,	в	каждом	из	которых	было	сброшено	500—1000	t	бомб
16	»	»	»	»	»	»	»	1000—1500	»	»
9	»	»	»	»	»	»	»	1500—2000	»	»
8	»	»	»	»	»	»	»	свыше 2000	»	»

Всего за этот период на Германию было сброшено 136 000 т различных бомб.

В 1942 году на каждые 40 т сброшенных бомб в среднем сбивался один бомбардировщик противника, а в 1943 году на один сбитый бом-

бардировщик приходилось уже до 80 т сброшенных бомб. Причинами такого изменения явились: во-первых, увеличение бомбовой нагрузки бомбардировщиков противника; во-вторых, создание помех для работы бортовых и наземных радиолокаторов немецкой ночной истребительной авиации; в-третьих, дальнейшее совершенствование английской радиолокационной аппаратуры и, наконец, в-четвертых, применение противником тактики «бомбового потока».

Воздушные сражения 1944 года развернулись под знаком решительной борьбы за завоевание абсолютного господства в воздухе над территорией Германии. При этом западные державы преследовали цель — максимально ослабить волю и способность немецкого народа к сопротивлению и тем самым создать предпосылки для своей окончательной победы.

Воздушная война, начатая западными державами еще в 1942 году, вылилась в 1944 году в широкую авиационную подготовку к штурму самого сердца «европейской крепости». Первым этапом проведения этого плана в жизнь явилась борьба за господство в воздухе. Сначала она велась только над прибрежными районами Западной Европы, но постепенно захватывала все новые и новые районы оккупированных Германией стран. Одновременно западные союзники наносили мощные удары по предприятиям военной промышленности Германии, подавляя волю немецкого народа к продолжению войны. Стремление подорвать боеспособность Германии было видно хотя бы уже из того, что удары наносились, как правило, по основным источникам ее мощи. Вместе с тем англо-американцы пытались подорвать и моральную силу сопротивления страны за счет снижения работоспособности гражданского населения.

В успехах, одержанных западными союзниками в 1944 году, немалую роль сыграли целенаправленность их ударов и четко налаженное взаимодействие при проведении стратегических воздушных бомбардировок. Противники Германии разграничили свои функции: ВВС США взяли на себя проведение дневных бомбардировок, а ВВС Англии — ночных.

Разрушения германских городов никогда не были бы такими огромными, если бы наряду с обычными бомбардировками в летную погоду западные союзники не проводили бомбардировки в исключительных условиях, то есть в плохую погоду и ночью.

Свои авиационные удары противники стали теперь наносить прежде всего по коммуникациям, расположенным в оперативном тылу немецкого фронта. Тем самым они одновременно решали две проблемы: во-первых, проблему оперативной маскировки направлений готовившихся ударов танков и пехоты и, во-вторых, проблему дезорганизации транспорта и снабжения.

Действия советской авиации над территорией Германии носили совсем другой характер. Для развертывания таких стратегических бомбардировок, какие вели англичане и американцы, Россия до зимы 1941/42 года вообще не располагала достаточными средствами. Лишь в апреле 1942 года советским верховным командованием были выделены силы для авиации дальнего действия (АДД) и тем самым сделан шаг в направлении создания стратегической авиации. Однако и после этого русские не делали упора на дальние налеты, как это было у англичан и американцев, стремившихся к нанесению как можно большего ущерба немецкой военной промышленности. Советская авиация лишь изредка совершала налеты на объекты, расположенные главным образом в Восточной Пруссии и в районе Берлина. Эти налеты были рассчитаны в основном на то, чтобы оказать моральное воздействие на население Германии. Основные же усилия советской авиации дальнего действия в

1943—1944 годах были направлены на железнодорожные узлы центрального и южного участков фронта, на аэродромы и другие важные объекты немецкого оперативного тыла.

Поскольку налеты советской авиации на территорию Германии носили характер «булавочных уколов», не оказывавших особого влияния на ход войны, постольку никаких специальных мероприятий по обеспечению ПВО территории страны против ударов с Востока немцы не проводили, приняв лишь отдельные меры предосторожности.

Характерной чертой стратегических бомбардировок, проведенных западными державами в январе 1944 года, было учащение налетов на Берлин; за указанный месяц город подвергся шести ночным и одиннадцати дневным налетам. Удары с воздуха были нанесены и по другим объектам, расположенным на территории Германии. Это были главным образом беспокоящие налеты на аэродромы в западной части страны и на некоторые железнодорожные объекты.

Февраль 1944 года принес с собой усиление активности стратегической бомбардировочной авиации западных союзников. С 22 февраля 1944 года в налетах на Германию стали принимать участие не только самолеты, базирующиеся на аэродромы Англии, но и соединения со средиземноморского театра военных действий, базировавшиеся на аэродромы Италии; причем между ними было достигнуто четкое взаимодействие. В ходе этих налетов значительно пострадал Регенсбург. В конце месяца (с 20 по 26 февраля) авиация западных союзников подвергла сильным ударам заводы немецкой самолетостроительной промышленности, что значительно сократило выпуск продукции и потому оказалось весьма чувствительным, так как Германия не смогла из-за них создать такого количества самолетов, какое предусматривалось планами. Однако, несмотря на сильные разрушения, причиненные самолетостроительным заводам в Регенсбурге, Аугсбурге, Мариенбурге и Познани, через некоторое время все же удалось восстановить производство самолетов. К моменту высадки союзников во Франции части немецкой истребительной авиации были уже настолько пополнены, что 9 июня 1944 года для борьбы с десантами западных союзников в Нормандии было выделено до 1200 истребителей. К сожалению, большая часть этих самолетов до Нормандии не дошла, так как англо-американцам к этому времени удалось обеспечить за собой господство в воздухе над всем прилегающим к высадке районом, и потому много немецких самолетов было сбито еще в ходе переброски их на Запад.

Опасения, что западные союзники будут атаковать с воздуха также и авиадвигательные заводы, не оправдались. Правда, один налет все же имел место, и случилось это 24 апреля 1944 года, когда крупное соединение самолетов типа «Москито» нанесло удар по заводам, расположенным в Дюссельдорфе.

В марте 1944 года количество ночных налетов еще более возросло. По совершенным объектам Баварии и других западногерманских земель было совершено 28 ночных бомбардировочных налетов. За этот же месяц американцы провели 29 дневных налетов; при этом их бомбардировщики сопровождалась как собственными, так и английскими истребителями.

Численное превосходство истребителей сопровождения западных союзников достигло в марте 1944 года такой степени, что в борьбе с ними немецкие авиационные части стали испытывать совершенно непреодолимые трудности. Немецкие истребительные части, дислоцированные на Западе, понесли значительные потери; не меньшие потери наблюдались и у немецких истребителей-бомбардировщиков, которые теперь лишь в редких случаях могли рассчитывать на столкновение с бомбардировщи-



ками, идущими без истребительного сопровождения. В общем и целом боеспособность немецких авиационных частей в этот период резко снизилась.

Истребители сопровождения противника стали теперь доходить до таких районов, как Бремен, Ганновер, Кассель и Франкфурт-на-Майне на севере и до Вены и Мюнхена — на юге. Летом 1944 года в радиус их действий вошла уже почти вся территория Германии.

Происходило именно то, о чем командование ПВО Германии пыталось предупредить немецкое верховное главнокомандование еще с 1942 года: налеты бомбардировщиков противника на территорию Германии поддерживались истребителями сопровождения во все возрастающих масштабах.

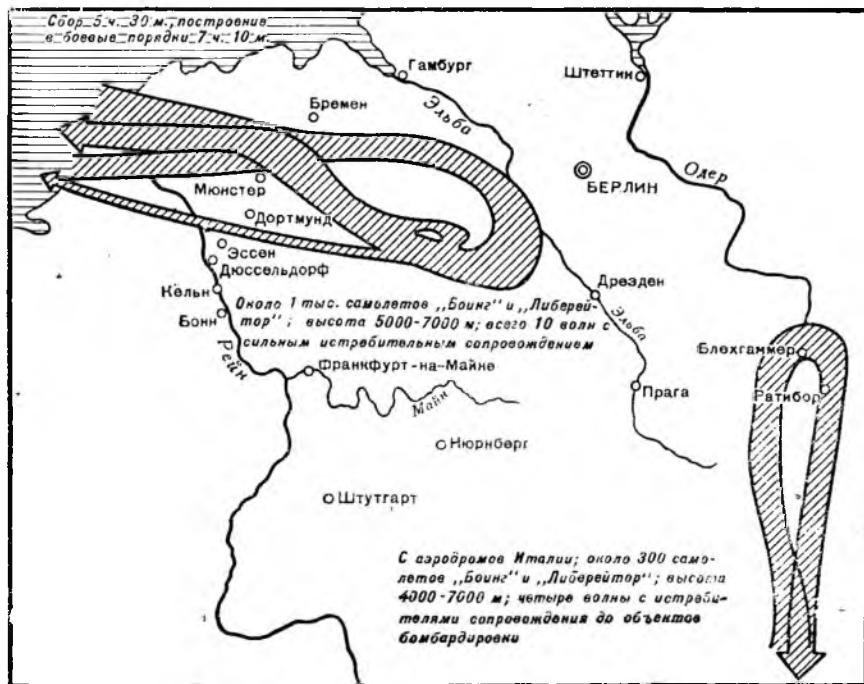
Для того чтобы избежать дальнейших тяжелых потерь, немцы срочно передислоцировали все соединения истребителей и истребителей-бомбардировщиков в районы Центральной Германии. В Голландии не было оставлено ни одного немецкого истребителя потому, что до этого истребители сопровождения западных союзников, шедшие, как правило, впереди своих бомбардировщиков, успевали завязывать бой с немецкими истребителями, базировавшимися на голландских аэродромах, еще в тот период, когда последние находились в районе сбора и даже на взлете. После передислоцирования основная масса истребительных соединений ПВО Германии стала располагаться в следующих районах: 1) Ганновер, Берлин; 2) район Франкфурта или Вестфалии (по усмотрению командования); 3) южная часть Германии, Нюрнберг, Вена (по усмотрению командования).

В мае 1944 года для прикрытия химических заводов «Лейна-Верке» в опытный порядок были использованы первые самолеты Me-262. В системе ПВО страны впервые появился такой самолет, который мог резко изменить обстановку в воздухе самым благоприятным для Германии образом. Однако надежды вскоре сменились горьким разочарованием: Гитлер решил использовать этот самолет в качестве скоростного бомбардировщика, в связи с чем был снят и вопрос о его применении в качестве истребителя ПВО. Борьба вокруг способов боевого использования первых реактивных самолетов затянулась до осени 1944 года, что вызвало ряд задержек в налаживании их серийного производства. Когда же Гитлер, наконец, уступил просьбам командования ПВО, то было уже слишком поздно. Немецкая авиационная промышленность в это время стала подвергаться таким частым и мощным налетам, что уже не могла обеспечить необходимые темпы выпуска продукции. Между тем реактивный истребитель мог быть принят на вооружение еще в 1942 году, и, если бы немецкое руководство своевременно осознало всю важность значения противовоздушной обороны страны, он превратился бы в основное средство ПВО Германии. В 1940 году Гитлер запретил разработку конструкций тех самолетов, которые для своей окончательной доводки требовали более двух лет. Последствия данного запрета привели к тому, что новый самолет поступил на вооружение боевых авиационных частей с большим запозданием, в то время как сама разработка первых немецких реактивных самолетов началась еще в 1937 — 1938 годах. Первые самолеты Me-262 прошли испытания в воздухе в 1942 году, и в том же году можно и нужно было наладить их серийный выпуск. Вместо этого Гитлер с апреля 1943 года стал требовать превращения данного самолета в бомбардировщик, чему воспротивился даже Геринг. Таким образом, судьба самолета Me-262 оказалась поистине трагической.

Деятельность англо-американской авиации над территорией Германии в 1944 году характеризовалась учащением налетов на промышлен-

ные объекты в западной части страны, в особенности на объекты в Кёльне, а также новыми налетами на объекты, расположенные в Центральной и Южной Германии, из которых наиболее пострадали предприятия в Мюнхене. Одновременно продолжались и воздушные удары по немецким самолетостроительным заводам, а также по столице Германии — Берлину.

В ходе воздушных боев немецкая истребительная авиация несла весьма тяжелые потери. Положение оставалось терпимым, пока соотношение своих потерь с потерями противника удерживалось на уровне 1:1, а сами бомбардировочные удары оставались малозффективными.



Массовый налет авиации союзников 7 июля 1944 года на Центральную Германию и Верхнюю Силезию.

Когда же во время нескольких мощных бомбардировок, например Мюнхена, немецкие истребители понесли более серьезные потери, им пришлось резко изменить свою тактику. Теперь уже они бросались в бой только в том случае, когда можно было рассчитывать на успех. При этом учитывались также и условия погоды и поиска. Перспектива успешного завершения воздушного боя имела только тогда, когда в ходе него происходило не снижение, а наращивание истребительных сил.

При переходе на указанную тактику немцы совершенно не предполагали, что в дальнейшем им придется мириться с полным отсутствием противодействия воздушным налетам противника, как это случилось летом 1944 года. Первоначально речь шла лишь о том, чтобы вступать в бой только при наличии максимально возможного числа самолетов.

Под влиянием такой обстановки немецкое командование стало все больше и больше склоняться к мысли о необходимости нанести ВВС США несколько мощных истребительных ударов с тем, чтобы восстановить господство немецкой авиации над территорией Германии. Для этого во

всех подробностях была разработана и подготовлена крупная воздушная операция, в которой должно было участвовать примерно 3000 истребителей. К сожалению, те резервы, которые накапливались для проведения данной операции, пришлось использовать преждевременно и не по назначению, в результате чего они были уничтожены по частям. Первый эшелон накопленного резерва был брошен в бой в период высадки западных союзников в Нормандии, а второй был передислоцирован во Францию в конце августа 1944 года и не принес немцам абсолютно никакой пользы, поскольку к этому времени превосходство ВВС западных союзников было настолько очевидным, что немецкие самолеты несли потери еще на взлете. Третий эшелон истребительного резерва, специально подготовленный и оснащенный для ведения активных боевых действий в системе ПВО Германии, так и не был использован по прямому назначению: его использовали во время наступления в Арденнах в декабре 1944 года.

Немецкие ВВС несли также и значительные потери, не связанные непосредственно с налетами противника. Так, например, за февраль 1944 года немецкая авиация потеряла по разным причинам, но не в бою: 408 человек летного состава (или другого состава, участвовавшего в полетах) убитыми и 227 человек летного состава (или другого состава, участвовавшего в полетах) ранеными.

За тот же месяц подобным же образом, то есть без вмешательства противника, было потеряно свыше 1300 самолетов. В процентном отношении причины аварий выглядят следующим образом:

Ошибки пилота при посадке . . . . .	33,1
Случайное попадание в плохие метеорологические условия . .	9,9
Аварии при рулежке . . . . .	9,7
Ошибки пилотирования . . . . .	7,4
Плохое состояние аэродрома . . . . .	6,6
Ошибки пилота на взлете . . . . .	6,3
Столкновения самолетов на аэродроме . . . . .	6,1
Нехватка горючего . . . . .	3,7
Потеря ориентировки . . . . .	3,1
Задевание за обсадку на аэродроме . . . . .	2,9
Столкновение самолетов в воздухе . . . . .	2,1
Неустраняемые поломки и повреждения . . . . .	1,9
Невыясненные причины . . . . .	1,7
Навигационные ошибки . . . . .	1,3
Игнорирование правил безопасности . . . . .	1,3
Ошибки аэродромно-технического персонала . . . . .	1,0
Временная потеря сознания или зрения . . . . .	0,6
Поражение немецким же оружием . . . . .	0,5
Попадание пол винт другого самолета . . . . .	0,4
Серьезные нарушения летной дисциплины . . . . .	0,2
Неправильный прогноз погоды . . . . .	0,2

В мае 1944 года западные союзники провели 27 ночных стратегических бомбардировок, причем удары были направлены главным образом по городам западной части страны. В то же время дневные бомбардировщики противника под прикрытием истребителей сопровождения в течение всего месяца наносили свои удары по железнодорожным депо, нефтехранилищам, складам боеприпасов, радиостанциям, сооружениям береговой обороны, аэродромам, мостам и командным пунктам, подготавливая высадку десантов. Последствия этих налетов, в особенности налетов на западные районы Германии, были исключительно тяжелыми.

Сильно пострадали при этом и дороги, хотя остававшаяся неповрежденной транспортная сеть страны все еще обеспечивала возможность замены одного направления перевозок другим. В связи с непрекращавшимися воздушными тревогами, отрывавшими население от работы, было потеряно огромное количество рабочего времени.

Наиболее тяжелыми были все же налеты авиации противника на предприятия нефтеобрабатывающей промышленности. Эти удары явились началом полного краха немецкой военной машины. Общая производительность заводов синтетического горючего снизилась со 180 тыс. т до 9 тыс. т в месяц. Несмотря на то, что для восстановления этих предприятий было специально выделено 200 тыс. рабочих, производительность и в августе составляла всего 40 тыс. т в месяц.

В связи с хорошей летной погодой, стоявшей в мае 1944 года, ПВО страны стала для немецких истребителей и зенитной артиллерии чем-то вроде прожорливой мельницы, перемалывавшей их силы.

До 1943 года западные державы не располагали истребителями с таким радиусом действия, который позволил бы им организовать сопровождение дальних бомбардировщиков, а без этого о завоевании господства в воздухе над территорией Германии не могло быть и речи.

В 1943 году американцы начали стратегические воздушные бомбардировки Германии, а в 1944 году, завоевав господство в воздухе, они доказали, что бомбардировщики вполне пригодны для проведения дневных операций самого широкого масштаба. Летом 1943 года, когда ВВС США еще не использовали истребители сопровождения во время своих дневных налетов, они несли весьма тяжелые потери. Только создание стратегической истребительной авиации позволило американцам превратить свои дневные бомбардировки в оправданный и вполне целесообразный метод борьбы.

### ПОРАЖЕНИЕ И КРАХ В 1944—1945 годах

6 июня 1944 года началось вторжение западных союзников во Францию, явившееся одним из основных поворотных пунктов в войне на Западе и наложившее свой отпечаток на действия англо-американской авиации над территорией Германии.

До этого момента авиационные удары были одним из элементов подготовки к вторжению. Теперь же союзники использовали все силы своей авиации для закрепления достигнутого ими успеха и ускорения окончательного краха Германии. С июня 1944 года в основу боевых действий союзников было положено стремление к полному использованию накопленных в течение ряда лет сил для достижения решительного успеха.

Дневные стратегические бомбардировки важнейших объектов на территории Германии в период проведения десантной операции временно отошли на второй план. Ночные же бомбардировки, целью которых было косвенно поддержать вторжение, продолжались в течение всего месяца. Объектами ударов были заводы синтетического горючего и железные дороги, по которым немецкие войска перебрасывались во Францию. Самолеты типа «Москито» совершили 23 ночных налета на Берлин и на города западной части страны.

В июле 1944 года англо-американцы снова начали наносить мощные удары по объектам немецкой промышленности. В августе стратегические бомбардировки Германии еще более усилились. В течение 19 ночей на различные немецкие города непрерывно сыпались бомбы; только на Берлин в этом месяце было совершено 9 налетов.

С началом вторжения значительная часть истребительной авиации ПВО Германии была перебросена в Нормандию. К 6 июня 1944 года, то есть к началу вторжения, в составе истребительной авиации ПВО страны было 1179 самолетов, из которых только 656 были боеспособными. Для нужд ПВО страны были оставлены лишь отдельные части ночных истребителей, разбросанные по всей Германии (Франкфурт, Берлин, Бавария, Вена). На 22 июня 1944 года, несмотря на вступление в строй некоторого числа новых самолетов, состав авиации ПВО страны снизился до 538 самолетов, из которых 288 были боеспособными. В течение ряда месяцев эти слабые силы были вынуждены оказывать героическое сопротивление противнику, обладавшему двадцатикратным превосходством. В ходе этой мужественной борьбы истребительная авиация ПВО до предела истощила свои силы.

В разбираемый период времени основные задачи по противовоздушной обороне страны были возложены на зенитную артиллерию ПВО, из состава которой, кстати сказать, было изъято и направлено на фронт вторжения очень большое количество боевой техники. С одних только аэродромов Центральной Германии туда было перебросено до 3000 легких зенитных орудий. Основой действий зенитной артиллерии в 1944 году, как и раньше, оставался лозунг «Уничтожение самолета противника важнее отражения его атаки», поэтому и целью зенитной обороны по-прежнему считалось истребление вражеских самолетов метким уничтожающим огнем.

Некоторые методы постановки заградительного огня были запрещены, поскольку они не обеспечивали ни расстройств боевых порядков авиации противника, ни срыва организованного бомбометания. Одной из главных причин указанного запрета был недостаток зенитных снарядов, ставший к осени 1944 года исключительно острым. Мощные и систематические удары бомбардировщиков противника по железнодорожным узлам и магистралям затруднили доставку боевой техники и в особенности боеприпасов. В связи с этим ведение зенитного огня по одиночным самолетам, в том числе и разведывательным, было также запрещено. Даже в тех случаях, когда бомбардировщики противника на своем пути к цели проходили над другими объектами ПВО в западной части Германии, прикрытыми значительным количеством зенитной артиллерии, эта последняя была вынуждена молчать или ограничивать расход снарядов, чтобы сэкономить их для отражения ударов, направленных непосредственно на эти объекты.

Разрушения, произведенные авиацией противника на транспорте, в первую очередь сказались на работе немецкой промышленности, достигшей высокого уровня кооперирования. Изготовленные на одних заводах отдельные детали вооружения или боеприпасов весьма нерегулярно и в недостаточном количестве доходили до тех предприятий, где производилась сборка.

Численность немецкой ночной истребительной авиации, если сравнивать ее с масштабами боевой деятельности авиации противника, была наименьшей в начале 1944 года и наибольшей в июле — августе того же года.

В отличие от прежней тактики, применявшейся противником во время ночных налетов, которые, как правило, совершались отдельными самолетами, западные союзники использовали теперь метод «бомбового потока», и нельзя сказать, что этот новый метод не уменьшил эффективность действий немецких ночных истребителей. Среди выходящих на цель в плотном строю самолетов было трудно выделить какую-либо отдельную машину и, как говорится, «вести» ее. Имевшаяся аппаратура

наведения обеспечивала действия ночной истребительной авиации только в тех случаях, когда бомбардировщики приближались к объекту в рассредоточенных боевых порядках, а также тогда, когда приходилось иметь дело с самолетами — минными заградителями, которые обычно шли широким фронтом.

Начиная с момента высадки западных союзников в Нормандии, то есть с июня 1944 года, противник во время налетов стал сбрасывать новый вид фольги и создавать новые помехи в работе немецких наземных и бортовых радиолокаторов. Англо-американцы начали проявлять большую осторожность и при использовании «Роттердамской аппаратуры». 100-й бомбардировочной группе специального назначения была поставлена задача — при помощи искусного маневра вводить немцев в заблуждение относительно направления главных ударов. Для этой же цели англо-американцы начали использовать тактически обособленные бомбовые удары. Все это сильно затрудняло немцам правильно оценивать воздушную обстановку и прослеживать маршруты налетов. Демонстративные и вспомогательные удары английских самолетов «Москито», а также помехи со стороны английских ночных истребителей дальнего действия создавали для немецкой ПВО дополнительные трудности.

Чувствительный недостаток горючего, а также последствия утери немцами франко-бельгийского «предполя» самым чувствительным образом отразились на всех сторонах управления и боевого использования средств ПВО.

Ночные бомбардировочные удары английских самолетов «Москито» сами по себе еще не являлись решающими, однако беспокоящее воздействие этих налетов было весьма значительным. Изо дня в день они расширяли сферу эффективного воздействия, тормозя выпуск промышленной продукции, ослабляя волю немецкого народа к сопротивлению и внося разлад и панические настроения в военное и политическое руководство в Германии. В течение более года в воздух ежедневно поднимались немецкие истребители, перед которыми верховное главнокомандование ставило почти невыполнимую задачу борьбы с воздушной разведкой, проводимой самолетами «Москито».

В сентябре 1944 года после занятия большей части Франции и Бельгии западные союзники подвергли дорожную сеть Германии еще более интенсивным бомбардировкам. По мере перемещения линии фронта на восток соответственно перемещался и центр тяжести авиационных ударов, что не могло не увеличить страдания и тяготы, переживаемые немецким народом. Количество самолето-вылетов, связанных с налетами на Германию, достигло небывалых ранее размеров. После того как зона боевых действий на сухопутном фронте практически совпала с западной границей Германии, в бомбардировке объектов на немецкой территории стала принимать участие не только стратегическая, но и тактическая авиация противника.

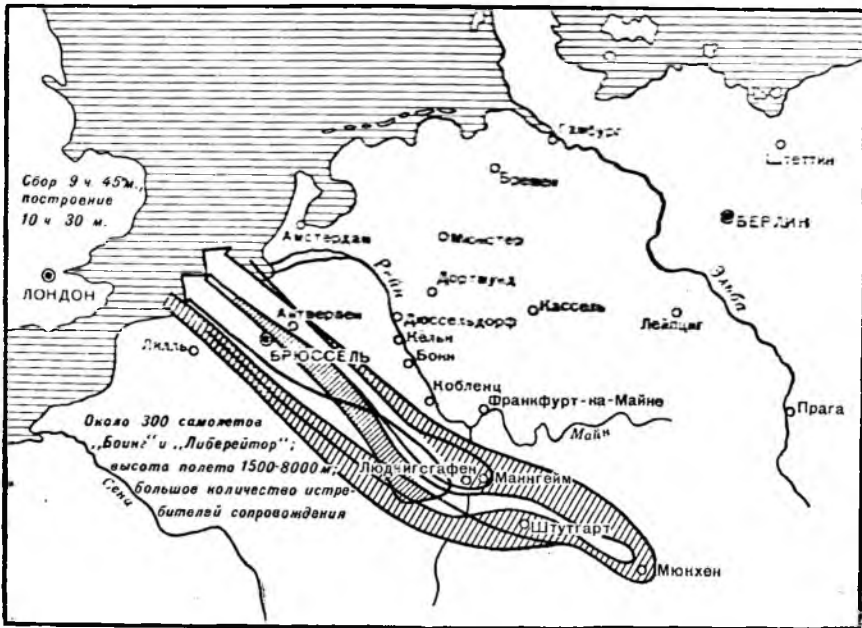
На заводы синтетического горючего были совершены новые мощные налеты, которые настолько снизили выпуск продукции, что весь последующий ход событий стал определяться тем, какое количество горючего будет ими произведено.

В том же месяце подразделения и даже целые части истребителей и истребителей-бомбардировщиков противника начали вести боевые действия уже почти над всей территорией Германии, что, разумеется, еще более осложнило и без того уже достаточно тяжелое положение ПВО.

Противник определенно сосредоточивал свои усилия на том, чтобы вывести из строя транспорт, затруднить снабжение горючим, разрушить предприятия авиационной промышленности и аэродромы, рассчитывая

тем самым окончательно подорвать боеспособность Германии как в воздухе, так и на суше. Все яснее обнаруживалось стремление западных союзников сломить сопротивление немцев посредством массированного использования всех имевшихся у них авиационных соединений. В первую очередь и наиболее чувствительно эти удары с воздуха отразились на состоянии транспорта. Сотни вагонов с вооружением и боеприпасами, направлявшихся на Западный фронт, приходили туда только через несколько недель, а то и не доходили вовсе, создавая тем самым острую нехватку в наиболее необходимом. Это особенно чувствовалось во время подготовки к последнему немецкому наступлению в Арденнах.

В августе 1944 года все перечисленные выше трудности стали еще более непреодолимыми. Однако положение было не везде одинаковым.



Дневной налет авиации союзников 31 июля 1944 года на Мюнхен, Маннгейм и Людвигсгафен.

В то время как на Восточном фронте железнодорожные перевозки осуществлялись беспрепятственно вплоть до самых последних дней войны, на Западе они сталкивались со все возрастающими трудностями. Поэтому когда, например, после наступления в Арденнах немцам понадобилось снять значительные силы с Запада и перебросить их на Восток, то вместо нескольких дней, предусмотренных планом, это мероприятие заняло несколько недель.

Осенью 1944 года главное командование немецких ВВС наконец поняло, что для укрепления ПВО Германии необходимо обеспечить выполнение следующих двух условий:

- 1) сконцентрировать всю имеющуюся дневную истребительную авиацию в одном районе страны;
- 2) систематически готовиться к решающему оборонительному сражению в воздухе, пополняя и укрепляя авиационные соединения.

Выполнение последнего условия сильно затянулось во времени в связи с использованием авиационных соединений ПВО для борьбы с

воздушным десантом противника, высаженным в районе Арнема (Голландия). Недостаток горючего, а также медленный темп пополнения самолетами заметно оттянули срок приведения авиационных частей в боеготовое состояние. И если командование собиралось его закончить в октябре 1944 года, то фактически это было сделано только в декабре. Провести же задуманное ранее крупное оборонительное сражение в воздухе немцам не пришлось, так как накопленные истребительные силы были брошены для поддержки зимнего наступления сухопутных войск в Арденнах.

Осенью 1944 года дневные бомбардировки начали и англичане, правда пока еще в ограниченном масштабе. Немцы не сумели оказать англичанам решительного противодействия, потому что к этому времени все имевшиеся у них истребительные части были стянуты в центральную часть Германии для защиты расположенных там жизненно важных объектов, и в первую очередь заводов синтетического горючего.

Когда английские налеты на Рурскую область вызвали чрезмерные затруднения на транспорте, туда были снова передислоцированы немецкие истребительные части, после чего англичане стали действовать с большей осмотрительностью.

До высадки союзников в Нормандии действия немецкой авиации ПВО были довольно активными, однако уже во второй половине 1944 года активность немецких истребителей резко упала. Количество потерь росло с каждым днем. Перед вторжением соотношение своих потерь с потерями противника удерживалось примерно на уровне 1:1, затем собственные потери превзошли потери противника сначала в 1,3—1,5, а к концу войны — даже в 3,5 раза.

Результаты боевых действий зенитной артиллерии, несмотря на большое количество выпущенных снарядов, отнюдь не были утешительными. Потери авиации противника от огня зенитной артиллерии немцев составляли не более 2—3%, лишь иногда поднимаясь до 5—7%.

Усиление бомбардировок при одновременном прогрессирующем ослаблении сил ПВО отразилось и на работе промышленности, значительно снизившей количество выпускаемого вооружения и в особенности боеприпасов.

Если удары с воздуха, нанесенные противником в 1943 году по объектам немецкой военной промышленности, привели к почти полному расстройству не только ее, но и прикрывавшие ее силы ПВО, то теперь удары его авиации были направлены прежде всего против немецкого гражданского населения. Еще в 1943 году количество налетов с применением фугасных бомб замедленного действия и сверхтяжелых бомб заметно увеличилось; бомбы пробивали здания до самых нижних этажей, создавая многочисленные завалы и вызывая большие пожары, особенно если сбрасывались тяжелые зажигательные бомбы. Все это подрывало веру населения в надежность бомбоубежищ, оборудованных в подвалах. Люди стремились попасть в специальные «бункерные убежища» и переполняли их до отказа. Как только по радиотрансляционной сети (она была организована в 1942 году) объявлялось о приближении самолетов противника, огромные массы населения, главным образом женщин, детей и стариков, устремлялись к этим бомбоубежищам. Дома пустели, и поэтому ликвидировать вовремя очаги пожаров было некому. Это, разумеется, приводило к поистине грандиозным пожарам, уничтожавшим большую часть города, подвергшегося бомбардировке.

С целью удержать в домах часть населения был принят ряд мер пропагандистско-разъяснительного и даже полицейского характера, однако в 1944—1945 годах с их помощью удавалось добиться желаемого резуль-



**тата** лишь в очень редких случаях. Мощные бомбардировочные удары противника оказались для населения чрезмерно тяжелым моральным и физическим испытанием. Увеличение численности атакующих бомбардировочных соединений при одновременном ослаблении сил ПВО требовало от населения выполнения таких задач, которые даже при предельном физическом напряжении людей и максимальном использовании оборудования были для них непосильными. Если из 1000 участвовавших в налете самолетов сбивалось 100, то уцелевшие 900 бомбардировщиков все же сбрасывали свой боевой груз и причиняли тем самым объекту налета огромный ущерб. К тому же подобного количества сбитых самолетов противника почти никогда не бывало.

В конце 1944 года во время дневных налетов противник стал применять одновременно и фугасные и зажигательные бомбы тяжелого веса, причем «бомбовый ковер» накрывал, как правило, сразу же весьма значительную площадь. После этого лишь немногие храбрецы решались оставаться в своих домах во время налета. Огромные потери, плохие вести с фронтов, недостаточное питание и большое количество налетов, как дневных, так и ночных (за сутки воздушная тревога зачастую объявлялась по 3—4 раза), довели нервное напряжение гражданского населения до предела. Часть населения вообще упала духом и перестала противодействовать налетам, а между тем пожары принимали катастрофические размеры, уничтожая целые города. После сильных ударов с воздуха частично или полностью выбывали из строя водопроводные магистрали. Запасных водохранилищ и прудов, оборудованных еще до войны, не хватало, а многие из них к тому же выводились из строя бомбардировками или же оказывались недостаточными по объему накопленной в них воды. Особенно тяжелые потери в людях и наиболее значительный ущерб постройкам отмечались в тех случаях, когда данный город подвергался налету впервые или же после длительного перерыва. Это в значительной мере объяснялось беспечностью населения и его недостаточной опытностью. Чрезвычайно тяжело переживало население такие бомбардировки, которые повторялись методично через определенные промежутки времени. В подобных случаях силы местной ПВО оказывались настолько измотанными, что нанесенный бомбардировками ущерб разрастался до размеров катастрофы.

Самым опасным методом бомбардировки городов оказалось одновременное сбрасывание фугасных и зажигательных бомб авиационными соединениями, идущими в сомкнутых боевых порядках. Разрушения и повреждения всех видов бывали при этом настолько большими, что подвергнутые такой бомбардировке районы полностью опустошались. С огромными пожарами было нелегко справиться даже путем массового привлечения людской силы. От ударов с воздуха больше всего страдали женщины и дети, поскольку именно они составляли основную массу населения тыловых районов страны.

Несмотря на мощные бомбардировочные удары, наносившиеся авиацией противника в 1944 году, немецкое военное руководство все еще надеялось на возможность решительно изменить ход событий посредством усиления истребительной авиации и применения новых технических средств борьбы. Эти надежды рухнули только в 1945 году вместе с крахом сухопутных фронтов.

За первые месяцы 1945 года западные державы довели интенсивность своих авиационных ударов до небывалых размеров. Наряду с проведением терроризирующих налетов на Нюрнберг, Дрезден, Дармштадт и другие города западные союзники явно стремились полностью остановить движение по крупным сквозным транспортным магистралям как

железнодорожным, так и шоссейным. Сильные дневные атаки американцев перемежались с сосредоточенными ударами англичан, хорошо дополняя друг друга, а немецкая ПВО уже не имела сил для оказания противнику эффективного противодействия. Нехватка горючего ограничивала активность немецкой истребительной авиации, и, несмотря на весь свой героизм, немецкие летчики неизменно терпели поражение.

Активизация действий истребителей-бомбардировщиков противника вдоль всех шоссейных и даже грунтовых дорог Германии, расположенных на удалении до 550 км от линии фронта, заставила немцев почти полностью прекратить перевозки в дневное время. В связи с продвижением англо-американцев с Запада и русских с Востока, зенитная артиллерия немцев все чаще и чаще стала использоваться в наземных боях для борьбы с танками противника. Поскольку подразделения этой артиллерии большей частью не были моторизованы, они зачастую попадали целиком в руки быстро продвигающегося противника. Вскоре оставшаяся еще не занятой территория Германии оказалась лишенной почти всех сил и средств ПВО.

Неоспоримым фактом является то, что в конце 1944 года последняя надежда на оказание немецкими военно-воздушными силами организованного сопротивления противнику окончательно рухнула.

Западные державы добились краха германского государства, соединив в своем стратегическом плане комбинированное бомбардировочное наступление с продвижением наземных войск.

В начальный период войны действия авиации западных союзников носили преимущественно оборонительный характер. Однако вскоре англо-американцы поняли, что широкое развертывание войны в воздухе открывает многообещающие перспективы, и сделали упор на быстрое развитие ВВС. В 1942 году они уже создали предпосылки для завоевания сначала местного, затем временного и, наконец, абсолютного господства в воздухе, обеспечив себе тем самым исходное положение для решающих ударов. И если у русских военно-воздушные силы использовались ограниченно, только близ линии фронта, то западные союзники, опираясь на новые технические возможности, использовали авиационный фактор в тотальной войне гораздо более полно.

## **БАЛКАНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1941 года, ВЫЗВАВШАЯ ОТСРОЧКУ ВОСТОЧНОЙ КАМПАНИИ**

Когда подготовка к войне против России уже шла полным ходом, произошло событие, которое оттянуло сроки начала войны на Востоке: в лагерь противника перешла Югославия. Немцы почувствовали смертельную угрозу со стороны Балкан. К тому же и Италия не могла похвастаться особыми успехами в развязанной ею войне с Грецией; более того, положение складывалось там таким образом, что поражение итальянцев отнюдь не исключалось. На греческой территории, и в особенности на острове Крит, оборудовали свои опорные пункты англичане, усиливая тем самым угрозу немецкому флангу. Немцы должны были во что бы то ни стало помешать англичанам высадить новый десант на Балканах, то есть не допустить повторения того, что произошло в первую мировую войну, когда такая же высадка ускорила поражение Германии. Исходя из этого, Гитлер решил покончить с Балканами, применив испытанный метод «молниеносной войны».

6 апреля 1941 года немецкие ВВС нанесли внезапный удар по столице Югославии Белграду, совершив одновременно еще ряд налетов на

важнейшие центры страны. Неожиданное нападение сорвало югославам все планы проведения мобилизации страны и армии для борьбы с врагом.

Во взаимодействии с частями зенитной артиллерии немецкие полевые войска быстро взломали имевшиеся на Балканах линии долговременных укреплений и устремились на юг. Преодолев местами упорное сопротивление противника, немецкие войска в «молниеносном темпе» продвинулись до самой южной оконечности Греции. Немецкие парашютисты, выброшенные на Коринфском перешейке, обеспечили захват переправы через Коринфский канал, хотя при этом единственный мост через него оказался разрушенным в результате случайного попадания снаряда. Десант парашютистов перерезал пути отхода отступавшим английским и греческим войскам еще до того, когда первые немецкие танки вступили в столицу Греции Афины.

После оккупации всей Греции перед немцами встала задача — овладеть греческими островами в Эгейском море и, что было особенно важно, выбить англичан с острова Крит, где последние имели большое количество войск.

Утром 20 мая 1941 года этот остров, господствующий над всей восточной частью Средиземного моря, подвергся нападению немецких парашютных и сухопутных войск.

Это была первая операция, проводившаяся под руководством командных инстанций ВВС, в которой приняли участие все три вида вооруженных сил Германии. Общее руководство действиями осуществлял штаб 4-го воздушного флота под командованием генерал-полковника Лёра. В состав флота входили 8-й и 11-й авиационные корпуса, причем последнее соединение было исключительно воздушнодесантным. Кроме того, в боях участвовали вся 5-я горно-егерская и один полк 6-й горно-егерской дивизии. Непосредственное руководство операцией было возложено на генерала Штудента, являвшегося создателем и организатором немецких воздушнодесантных войск.

Для действий по захвату острова Крит были организованы три тактические ударные группы: западная группа, возглавлявшаяся генералом Мейндлем и предназначенная для захвата аэродрома Малеме; центральная группа, которую возглавил генерал Зюсман и которая должна была действовать на направлении главного удара, то есть против Кании, где должны были быть выброшены основные силы 7-й авиационной (воздушнодесантной) дивизии, и восточная группа во главе с полковником Бройером, имевшая задачу овладеть Гераклионом.

Высадка воздушного десанта на Крите не была для противника неожиданной. Англичане знали о том, что она готовится, и встретили первых немецких парашютистов, прыгнувших со своих Ю-52 «в неизвестность», ураганным огнем.

В первый же день боев был убит командир центральной ударной группы генерал Зюсман, а генерал Мейндль получил тяжелые ранения. Однако к исходу второго дня немцам удалось занять аэродром Малеме — единственную пригодную взлетно-посадочную площадку на всем острове. 21 мая на захваченный аэродром начали прибывать части 5-й горно-егерской дивизии, приданной 11-му авиационному корпусу в качестве посадочного десанта. Командир дивизии генерал Рингель взял на себя руководство основной ударной группой и после исключительно ожесточенных боев овладел главным городом острова — Канней, а также бухтой Суда — хорошо защищенной естественной гаванью острова. 1 июня 1941 года немцы заняли последний опорный пункт англичан, откуда они эвакуировали свои войска в Египет, небольшой порт Хора-Сфакион, расположенный на южном берегу острова.

Таким образом, первая в истории войн воздушнодесантная операция, целью которой являлся захват крупного острова с воздуха, закончилась успешно.

Англичане потеряли один из своих важнейших, не считая Мальты, опорных пунктов на Средиземном море, потому что обладание Критом имеет для страны, ведущей войну в бассейне Средиземного моря, и в особенности в Северной Африке, огромное значение.

Бои за Крит привели к неслыханным потерям среди парашютистов. Сильно пострадали и военно-транспортные части, лишившись большого числа своих самолетов. Это изрядно напугало немецкое верховное главнокомандование, которое в дальнейшем отказалось от проведения крупных воздушнодесантных операций.

В те времена парашютные части еще комплектовались в основном добровольцами и представляли собой хорошо подготовленную ударную силу, однако с течением времени воздушнодесантные части стали использоваться не по назначению в качестве обычной пехоты на самых ответственных участках фронта.

У нас нет возможности описывать здесь подробно боевые действия этих частей в Африке, России и Франции. Скажем только, что, например, упорство и мужество, проявленные немецкими парашютистами в боях за Монте-Кассино и Брест, вошли даже в поговорку, и не случайно противник дал им прозвище «зеленых дьяволов».

1 июня 1941 года было последним днем боев на Балканах. Теперь немцы получили возможность, не подвергаясь фланговой угрозе со стороны Балкан, заканчивать стратегическое развертывание своих сил против России.

## НЕМЕЦКИЕ ВВС В ВОЙНЕ ПРОТИВ РОССИИ

Ранней осенью 1940 года немецкие ВВС начали воздушную войну против Англии. Одновременно с этим развернулась и подготовка к войне с Россией. Еще в те дни, когда в отношении России решения только принимались, выяснилось, что обороноспособность Англии гораздо выше, а немецкие потери серьезнее, чем это предполагалось. Стало очевидным, что на одном из двух основных театров военных действий немцам придется довольствоваться, мягко выражаясь, недостаточным количеством авиации. Руководители немецких ВВС понимали, что ни имеющиеся у них силы, ни ожидавшееся пополнение не смогут обеспечить успешного ведения войны на два фронта. Однако если вначале считалось совершенно недопустимым любое распыление сил между двумя фронтами, то уже вскоре оказалось, что обойтись без некоторого разделения сил все же не удастся. Общая военная обстановка, а также необходимость обеспечить действия своего военно-морского флота требовали от немцев некоторой, хотя бы частичной активизации действий своей авиации у побережья Англии и в Атлантическом океане. Кроме того, минимальное количество сил авиации было необходимо для организации ПВО оккупированных Германией стран, равно как и для продолжения бомбардировок объектов, расположенных на территории Англии. Можно было предвидеть, что и средиземноморский театр военных действий также потребует некоторого количества авиации, и притом, может быть, даже более значительного, чем на Западе.

В результате получилось то, что для решения грандиозных стратегических задач на Востоке немцы фактически располагали недостаточно мощными силами авиации. Правда, Гитлер приказал использовать на

Востоке, по крайней мере на первом этапе войны с Россией, всю немецкую авиацию, однако этот приказ не был проведен в жизнь, несмотря на то, что с Запада на Восток непрерывно перебрасывались все новые и новые части и соединения. Рассчитывая на то, что война с Россией, как и вся она на Западе, будет молниеносной, Гитлер предполагал после достижения первых успехов на Востоке перебросить бомбардировочные части, а также необходимое количество истребительных соединений обратно на Запад. На Востоке, по его замыслу, должны были остаться только авиационные соединения, предназначенные для непосредственной поддержки наземных войск, а также военно-транспортные части и некоторое количество истребительных эскадр. В действительности же все получилось совершенно наоборот!

Гитлеру было сделано предложение увеличить численность немецкой авиации еще до начала войны с Россией, но он отклонил его, считая, что Россия сможет быть побеждена одним молниеносным ударом. Единственное, что было обещано (по инициативе Гитлера) главному командованию немецких ВВС,— это обеспечение авиации необходимыми материальными средствами и увеличение производства самолетов не позже зимы 1941 года. В случае необходимости для перевода в авиационную промышленность предполагалось демобилизовать из состава сухопутных войск до 500 тыс. человек.

Боеспособность русских ВВС оценивалась немцами в общем и целом как весьма ограниченная. Это, разумеется, не исключало того, что с течением времени русские смогут преодолеть свои слабости, однако все было уверены, что темпы нарастания боеспособности русской авиации окажутся «азиатскими», то есть «организационно несовершенными».

### Развертывание немецких ВВС

Намеченный немцами стратегический план войны с Россией предусматривал, что авиация в своих действиях будет придерживаться того метода, который уже оправдал себя в предыдущих молниеносных войнах. В основном он сводился:

1. К завоеванию господства в воздухе (это являлось первоочередной задачей, в зависимости от решения которой выполнялись и все другие).

2. К мощной поддержке действий наземных войск, которая могла бы позволить им закончить кампанию в 6—8 недель и уж, во всяком случае, не позже чем через 3—4 месяца. При этом планировалось:

а) поддерживать сухопутные войска непосредственно на поле боя;

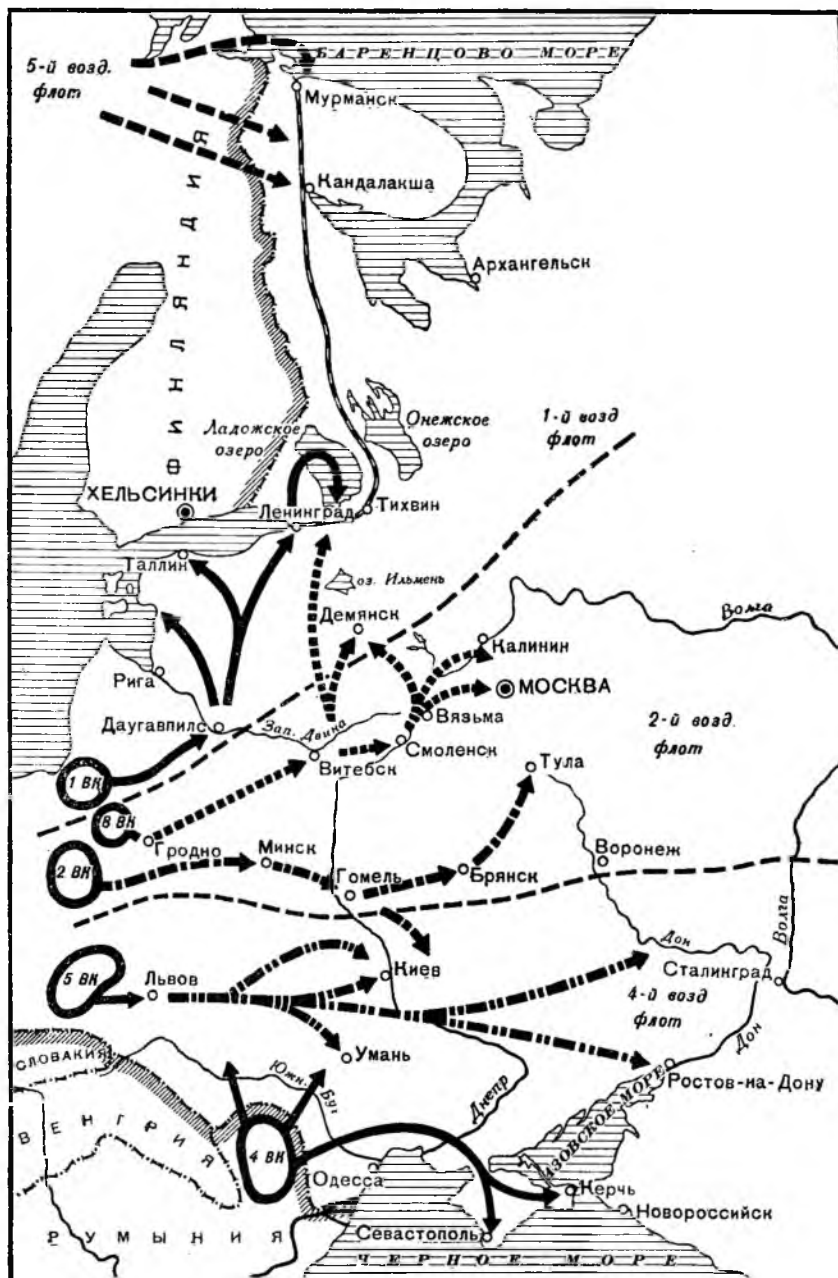
б) добиться такого нарушения работы транспорта вблизи фронта, чтобы затруднить, а по возможности и исключить всякие перегруппировки сил противника и тем более развертывание новых сил в глубине территории.

3. К организации и проведению мощных ударов по объектам военной промышленности русских и, в частности, налетов на такие города, как Москва, Горький, Рыбинск, Ярославль, Харьков, Тула.

Соответственно поставленным стратегическим целям развертывание ВВС было согласовано с развертыванием сухопутных войск, действовавших в составе группы армий «Юг» (Румыния—Украина), группы армий «Центр» (Польша — район севернее Пинских болот) и группы армий «Север» (Восточная Пруссия). Во взаимодействии с ними должны были соответственно действовать: 4-й воздушный флот (из Румынии и южной части Польши в направлении Крыма, Днепра и Дона), 2-й воздушный флот (из северной части Польши в направлении на Москву), 1-й воздушный флот (из Восточной Пруссии в направлении на Ленинград).

На Крайнем Севере в Норвегии и Финляндии был сосредоточен

5-й воздушный флот, в задачу которого входила поддержка наземных войск, наступавших на Мурманск. Кроме того, этому флоту в дальней-



Направление ударов немецких воздушных корпусов (ВК) в период с 22 июня до начала декабря 1941 года.

шем была поручена и борьба с конвоями противника, направлявшимися в сторону Мурманска и Архангельска. Однако крупные бои на морских коммуникациях развернулись лишь позднее, в 1942 году.

К 21 июня 1941 года для войны с Россией была подготовлена шестьдесят одна авиационная группа, имевшая в своем составе 1830 самолетов, из которых около 1280 были боееспособными. В состав групп входили бомбардировщики, пикирующие бомбардировщики, истребители и истребители-бомбардировщики. Каждая из авиационных групп насчитывала примерно до 30 самолетов, а количество боееспособных машин к началу войны — точнее, ко дню начала стратегического развертывания — составляло в среднем 70% от общего состава (1280 машин).

Общая длина фронта была равна 1600 км, причем наиболее важными с точки зрения использования авиации были участки общим протяжением около 1200 км (район Карпат и Пинских болот был в этом отношении менее важным). В ближайшем будущем, то есть с выходом немецких войск к Крыму, Ростову-на-Дону, Москве и Ленинграду, длина линии фронта должна была еще больше увеличиться и составить почти 2400 км. К этому добавлялся еще и фронт в Карелии протяженностью примерно 350 км. Общая же протяженность фронта немецко-финских войск составляла около 1000 км.

### 21 июня 1941 года

Части немецких ВВС развернулись в ожидании начала наступления от устья Дуная до района Клайпеды. Последние подразделения боевых соединений прибыли в исходные районы с Балканского фронта только накануне. Кое-где, например в Румынии, аэродромнотехнический персонал, снаряжение и боеприпасы находились еще в пути. Это объяснялось тем, что во время операции на Балканах значительные запасы из складов, подготовленных для южного участка Восточного фронта, были израсходованы и нуждались в пополнении. Однако в общем и целом немецкие ВВС были готовы к бою!

Во второй половине дня 21 июня было зачитано обращение Гитлера к солдатам Восточного фронта. Это заметно ослабило то внутреннее напряжение, которое чувствовалось у каждого перед лицом приближения неизбежных и грозных событий. Люди как-то примирились с этой неизбежностью и стали спокойно и уверенно выполнять свои непосредственные задачи. Уверенность в своих силах чувствовалась не только у командования, но и у самих солдат. В войсках царило убеждение, что данная война является, в сущности, делом высшего командования — там уж знают, что к чему! Вера в верховное руководство была непоколебимой. Конечно, кое у кого возникали некоторые сомнения. Однако это нисколько не отражалось на боевом духе войск и тем более на выполнении ими своего долга.

Командование могло целиком положиться на свои войска.

### 22 июня 1941 года

Время удара по аэродромам русских ВВС было определено одно и то же для всего фронта; те немецкие авиационные части, которые были расположены дальше к востоку и югу, вылетали еще в темноте, в то время как самолеты, действовавшие на севере, вылетали уже засветло.

Первый удар завершился удачей!

Почти везде русские самолеты находились на аэродромах, но не были приведены в боевое положение. Уничтожение русских самолетов на аэродромах продолжалось и на следующий день, когда в движение пришли наземные войска. Успешные воздушные бои, развернувшиеся над фронтом, как нельзя лучше дополняли удары, наносившиеся по аэродромам.

Еще и сегодня остается нерешенным вопрос о том, насколько сведения о количестве уничтоженных советских самолетов, приводившиеся в сводках немецкого верховного командования, соответствовали действительности. В них, например, указывалось, что к 23 июня 1941 года было уничтожено 2852 самолета, к 11 июля — 6293 самолета, а к 10 августа 1941 года — 10 000 самолетов!

Пусть эти цифры и не совсем соответствуют истине, однако господство в воздухе на направлениях главного удара сухопутных войск, то есть на центральном и северном участках фронта, немецкой авиацией было завоевано, и в этом состояла суть дела.

В свою очередь и потери немецкой авиации не были такими незначительными, как думали некоторые. За первые 14 дней боев было потеряно самолетов даже больше, чем в любой из последующих аналогичных промежутков времени. За период с 22 июня по 5 июля 1941 года немецкие ВВС потеряли 807 самолетов всех типов, а за период с 6 по 19 июля — 477. Эти потери говорят о том, что, несмотря на достигнутую немцами внезапность, русские сумели найти время и силы для оказания решительного противодействия.

С течением времени немецкие ВВС стали все больше и больше переключаться на выполнение задач по непосредственной поддержке наземных войск и оперативной поддержке этих войск действиями по путям сообщения в тылу противника. Особых трудностей эти задачи не вызывали, несмотря на действия русской авиации близ линии фронта.

Немецкие сухопутные войска, встретив некоторое сопротивление еще на границе, вскоре стали нуждаться в более сильной непосредственной поддержке со стороны ВВС, в особенности после того как, вклинившись в расположение русских, они столкнулись с их основными силами близ Львова и Белостока.

Боевая деятельность немецкой авиации сводилась по всему фронту к прикрытию передовых частей пехоты и танков от ударов с воздуха, к уничтожению русской артиллерии и резервов, к борьбе на коммуникациях близ линии фронта и к охоте за автомашинами противника на шоссе дорог. Кроме того, авиация стремилась всякий раз отсечь войска русских на поле боя и воспрепятствовать организации новой обороны. С каждой неделей эти задачи приобретали все больший удельный вес в боевых действиях немецких ВВС. Однако именно благодаря успешному выполнению немецкой авиацией этих задач сухопутные войска получили возможность ведения крупных операций по окружению и уничтожению противника.

Наиболее успешно продвигались вперед войска группы армий «Центр». Здесь действовали 2-й и 8-й воздушные корпуса. Оба корпуса наносили удары по скоплениям противника в районе Гомель, Смоленск и к востоку от него, помогая своим сухопутным войскам ломать устоявшееся сопротивление русских. Никто не сомневался в достижении победы в районе Смоленска, однако исход сражения еще не был решен.

Расстояние от Варшавы до Смоленска по прямой линии равно приблизительно 800 км. Интенсивность, с которой русские вели свои контратаки, говорила о том, что они отнюдь не желали складывать оружие. Какими же силами вел противник свои контратаки, если в сводке немецкого верховного главнокомандования от 17 июля 1941 года было сказано о том, что русские уже почти израсходовали все свои резервы? Может быть, это были действительно их последние усилия, преодолев которые немцы могли беспрепятственно двигаться на Москву?

Продвижение немцев на Ленинград совершалось также не вполне гладко. До города оставалось 400 км. Впрочем, и на этом направлении



немецкая авиация сумела завоевать полное господство. Попытка русских бомбардировщиков помешать немцам форсировать Западную Двину была сорвана активными действиями немецких истребителей. Что касается русских истребителей, то они все еще не появлялись.

Однако решающим направлением было направление на Москву; так по крайней мере считал немецкий генеральный штаб. Нужно было разбить войска маршала Тимошенко. Воздушная разведка немцев между тем сообщила, что на южном участке фронта русские приступили к планомерному отводу своих войск.

В этот момент главное командование ВВС приняло решение, имевшее далеко идущие последствия. Оно сводилось к сосредоточению почти всех сил бомбардировочной авиации дальнего действия для удара по важнейшему политическому, хозяйственному и культурному центру Советского Союза — Москве, имея в виду «подготовить» этот город к последующему решительному штурму. За ударом по Москве должны были последовать удары по Ленинграду, Горькому и Щербакову (Рыбинску). В ночь с 21 на 22 июля 1941 года Москва впервые подверглась довольно сильному воздушному налету, в котором приняло участие несколько самолетов Хе-111 и Ю-88. В период между 22 июля и 4 октября на Москву было совершено около 30 налетов и на Ленинград — 6. На эти удары, в проведении которых не было почти никакой необходимости, немецкое командование бесполезно израсходовало довольно значительные силы своей авиации. Кроме того, удары были нанесены по некоторым транспортным объектам противника. Бомбардировкам подверглись железные дороги в районе Ленинграда, северо-западнее и западнее Москвы, у Орла, Тулы и Брянска, восточнее Киева, в Южной и Западной Украине, у Харькова и в Донецком бассейне; несколько налетов было совершено и на крупные объекты Мурманской железной дороги. Таким образом, вместо сосредоточения всех сил авиации для удара по Москве, от которой немцев отделяло всего лишь несколько сот километров, получилось рассредоточение усилий по всему необъятному театру военных действий.

Перед немецким ВВС между тем ставились все новые и новые задачи. Так, немецкому верховному главнокомандованию потребовалось вдруг срочно бомбардировать боевые корабли и транспортные суда на Черном море, в портах Крыма, в Одессе, Николаеве, Таллине, Кронштадте и Ленинграде. Конечно, само собой разумеется, что парализовать морские коммуникации противника и вывести из строя его флот было очень важно. Однако это шло на пользу главным образом фланговым группам армий, а не той, которая действовала на направлении главного удара!

Но и тем, что уже перечислено нами, задачи немецких ВВС отнюдь не исчерпывались. В период между 24 сентября и 6 октября 1941 года им было поручено нанести удар по электростанции, расположенной у Белого моря; подвергнуть неоднократным воздушным налетам заводы в Туле, а также провести бомбардировку Харькова.

### Битва за Москву

Продвижение войск группы армий «Юг» к Днепру и за него, а также в сторону Крыма и в направлении Ростова-на-Дону развивалось успешно и, быть может, даже слишком успешно, в то время как наступление на Ленинград окончательно застопорилось.

В первых числах декабря 1941 года немецкие войска были остановлены и под Москвой.

Немецкие ВВС продолжали оказывать непосредственную поддержку сухопутным войскам. Одновременно немецкое командование направило

значительную часть сил авиации для нанесения ударов по путям сообщения русских, и притом опять-таки по всему фронту. В частности, соединения 4-го воздушного флота подвергли бомбардировке железные дороги в Донбассе и к востоку от него, между Северным Донцом и Доном. Несколько соединений того же флота действовали против морских коммуникаций противника на Черном море, бомбардировали Одессу, порты Крыма и в особенности Севастополь. Все эти удары имели существенное значение для немецких армий на Юге и благоприятно отразились на их действиях. Однако указанное использование авиации, как и запоздалые попытки с негодными средствами во что бы то ни стало овладеть Ленинградом не оказали должного влияния на ход событий под Москвой.

На Юге Севастополь остался в руках русских и продолжал связывать значительные немецкие силы.

В то время как на других участках фронта немецкие войска продвинулись в октябре и ноябре очень далеко, группа армий «Центр» еще только готовилась к решительному удару, который должен был закончиться захватом Москвы.

В этот период, то есть в октябре 1941 года, немецкие ВВС все еще не отказались от проведения своих стратегических бомбардировок. За время с 4 октября по 6 декабря 1941 года на Москву было совершено еще 53, а на Ленинград 30 налетов. Они довольно равномерно распределялись почти по всему указанному периоду. Интересно отметить, что наступление на Москву еще было в полном разгаре, а между тем немецкое командование почему-то сочло нужным нанести удары по промышленным объектам Харькова (6 и 10 октября), хотя судьба города уже была фактически предрешена, и он пал 24 октября. Кроме того, несколько налетов было совершено на Ростов, Горький (5, 6 и 12 ноября) и Рыбинск (2 декабря). Как раз в этот период на сухопутных фронтах, и прежде всего под Москвой, возникло много критических положений.

На этом этапе войны русские ВВС были еще заметно слабее немецких. Однако нельзя отрицать, что как командование, так и летный состав русской авиации стали гораздо опытнее. Бросалось в глаза стремление русских к сосредоточению своих сил, а также к их более организованному тактическому применению. Русские старались сосредоточить как можно больше авиации в таких районах, где они имели возможность, опираясь на достаточные запасы горючего, добиться определенного успеха в борьбе с более малочисленными соединениями немецкой авиации.

Представители главного командования ВВС Германии в этот период (и никак не позже) должны были задать себе один серьезный вопрос: насколько правильной была их оценка русской авиации в отношении не только качества, но и прежде всего количества? Большой неожиданностью для немцев было, например, появление у русских самолета-штурмовика Ил-2. Эта машина обладала хорошей броневой защитой и потому была трудноуязвима.

С октября месяца проведение воздушных налетов затруднилось в связи с неблагоприятными условиями погоды. Грязь на дорогах и аэродромах затормозила подвоз предметов технического снабжения и снизила качество аэродромного обслуживания самолетов, а плохая видимость сильно ограничила использование воздушного транспорта. С большим трудом обеспечивалось и снабжение продовольствием. Не хватало зимнего обмундирования (оно прибыло только в конце ноября и в декабре). Планы главного командования немецких ВВС предусматривали, что основные силы авиации после успешного окончания крупных операций на Востоке будут сразу же переброшены в Германию для отдыха и пополнения.

То, что русские войска могут перейти под Москвой в решительное наступление, считалось маловероятным. Донесения летчиков о сосредоточении крупных сил на флангах и к востоку от Москвы рассматривались немецким верховным главнокомандованием как «бредни» и «бабы страхи». У немцев никак не укладывалось в уме, чтобы русские могли сосредоточить здесь какие-то новые значительные силы после своего, казалось, окончательного краха.

Но как бы там ни было, а 6 декабря 1941 года русские войска перешли в контрнаступление против группы армий «Центр». Перед немецкой авиацией встала новая задача — сдержать натиск противника. Эта задача была возложена главным образом на 8-й воздушный корпус, потому что еще ранее 2-й воздушный флот получил приказ перебросить свой 2-й воздушный корпус в район Средиземного моря. После срыва «битвы за Англию» это было первым примером серьезного взаимодействия между двумя фронтами; оно ослабило силы немцев в момент самого тяжелого кризиса, который им пришлось пережить до начала операций под Сталинградом.

Как и наземные войска, немецкие авиационные части сильно страдали от холодов русской зимы, не имея к тому же достаточного опыта в обслуживании самолетов на земле и использовании аэродромов в непривычных климатических условиях. Правда, были сделаны попытки очищать от снега всю поверхность аэродромов, но такое мероприятие оказалось практически невыполнимым. Тогда стали укатывать одну только взлетно-посадочную полосу, меняя ее направление по мере надобности. Это вполне оправдало себя и хорошо обеспечивало старт и посадку самолетов. С началом весны снег на аэродромах быстро таял, освобождая относительно широкую взлетно-посадочную площадку.

Несмотря на все принимавшиеся меры, в период распутицы некоторые полевые аэродромы выбывали из строя на много дней и даже недель. Морозы, к которым в условиях Крайнего Севера добавлялся резкий ветер с моря, сильно затрудняли аэродромно-техническое обслуживание самолетов. Слишком поздно замечая признаки обморожения, люди часто отмороживали себе лицо и руки. Поэтому вскоре пришлось начать на аэродромах строительство будок для обогрева и других приспособлений, предохранявших от холода. Специальные подразделения зимнего обслуживания, оснащенные 3—4 подвижными установками для подогревания моторов, прибыли на фронт только к концу зимы.

Сухопутные войска больше чем когда бы то ни было нуждались теперь в непосредственной поддержке авиации на поле боя. Руководство ВВС, разумеется, не могло оставаться глухим к этому зову о помощи. Однако при ориентировке на выполнение подобных задач широкое развертывание современных бомбардировочных соединений дальнего действия становилось невозможным. Еще в период немецкого наступления командование сухопутных войск считало основой успеха пехоты следующую установку: «Танки вперед, артиллерию назад, авиацию наверх!»; теперь же эта установка стала правилом. Чем шире была полоса обороны, чем меньшую глубину имели оборонительные позиции, чем энергичнее атаковали русские, тем реже могли немецкие сухопутные войска и их командиры обойтись без «бросания авиабомб впереди своей пехоты». Эти «методы» общевойскового руководства и привели немецкие ВВС на Востоке к полному истощению. Последствия такого руководства через некоторое время сказались на ведении войны в воздухе и на всех остальных фронтах. Зимой 1941 года немецкой бомбардировочной авиации был нанесен первый сокрушительный удар, а в 1944 году ее окончательно загубили в России.

Суровые зимние условия, постоянные переброски и трудности с подвозом предметов снабжения все больше и больше снижали численность боеспособных самолетов в авиационных частях. Это заставило командование сильно сократить количество самолето-вылетов. Из критического положения авиационным частям пришлось выбираться своими собственными силами при помощи подручных средств.

С декабря 1941 по апрель 1942 года непосредственная поддержка сухопутных войск Восточного фронта всеми без исключения видами авиации являлась ее главной задачей. Не проходило ни одного дня без того, чтобы немецкие самолеты не совершали успешные налеты на корабли и портовые сооружения противника в Севастополе, в Керчи и в портах Кавказа. Они наносили удары по железным дорогам в Донецком бассейне и Донской области, по районам сосредоточения войск противника на центральном участке фронта, на Валдайских высотах, к востоку от Ленинграда и в Карелии. Нередко в сводках встречалось выражение «по всему фронту». И впрямь, действия немецкой авиации распространились по всему Восточноевропейскому театру войны. Авиация стала чаще совершать налеты на Мурманскую железную дорогу, портовые сооружения Мурманска, а также на транспортные суда в Баренцовом и других северных морях.

В «стратегии» немецкого верховного главнокомандования большое место занимало также и обеспечение снабжения по воздуху так называемых «крепостей» с оставшимися в них окруженными немецкими войсками. Наиболее крупными из таких воздушных мостов были мосты, проложенные к Демянску и Холму, а в более мелком масштабе они создавались в бесчисленном ряде случаев. Выполнение воздушно-транспортных задач также было связано с весьма большими потерями в самолетах.

Вот некоторые цифры, дающие определенное представление об организации снабжения «демянского котла». Транспортные самолеты Ю-52 и бомбардировочные самолеты сделали в общей сложности 14 455 вылетов. Ежедневно сюда прибывало до 100—150 самолетов, перевозивших в среднем около 265 т различных грузов за день. Расход горючего на транспортировку по воздуху достиг 19 млн. литров. Общие потери транспортной авиации составили около 265 машин!

Несмотря на такие потери, эта воздушно-транспортная операция была признана удачной! Верховное главнокомандование поспешило заявить, что подобные задачи вполне выполнимы. Главному командованию ВВС ничего не оставалось, как присоединиться к этому мнению. Перевозки по воздуху нашли широчайшее применение под Сталинградом, на Кубани, под Тулой в 1942—1943 годах, на Днепре в 1943—1944 годах, в районе Тернополя в 1944 году, при эвакуации Крыма в 1944 году и во время заключительных боев 1945 года — в Будапеште, Бреслау, Глогау, Грудзёнке, Восточной Пруссии, Шнейдемюле, Познани, Берлине и Рурской области. При этом транспортными самолетами было покрыто общее расстояние в 250 млн. км и перевезено 530 тыс. т грузов и до 1,5 млн. человек.

Во время перевозок по воздуху было израсходовано 432 тыс. т горючего. Транспортировкой занимались около 1030 самолетов главным образом типа Ю-52. Для сравнения следует упомянуть, что в составе немецкой бомбардировочной авиации на 6 июня 1944 года числилось всего 1010 самолетов.

### Путь к Севастополю и Сталинграду

К марту 1942 года немцам наконец удалось добиться стабилизации фронта на Востоке.

Новое направление главного удара, в том числе и главного удара авиации, имело теперь своим конечным пунктом уже не Москву: оно переместилось на Юг, в сторону Сталинграда и Кавказа. В мае после неудачного наступления русских под Керчью и Харьковом Керчь снова оказалась в руках немцев, а в районе Харькова началось новое немецкое наступление, которое должно было, по замыслу верховного главнокомандования, закончиться полным разгромом русских войск.

Во всех этих боях авиация играла значительную роль. Под Керчью действовал 8-й воздушный корпус, в задачу которого входила поддержка наземных войск не только на Керченском полуострове, но и в районе Севастополя. Под Харьковом использовался 4-й воздушный корпус. Казалось, что основное место в боевых действиях немецких ВВС окончательно заняла непосредственная поддержка наземных войск. Однако в действительности это было не совсем так! Крупным налетам подвергались и предприятия русской промышленности. Правда, на общем фоне это были всего лишь «булавочные уколы». Для нанесения же действительно мощных ударов по экономике русских немцы не имели достаточных сил. К тому же теперь немцам приходилось вести не менее активную борьбу с англо-американскими морскими конвоями, шедшими в Мурманск и Архангельск. Для этого тоже требовались силы! Вывод из строя Мурманской железной дороги и совместные с флотом удары по конвоям противника, направлявшимся в русские порты Заполярья, стали одной из существенных задач авиации, выполнение которой могло сильно повлиять на весь ход боевых действий в России.

Снова и снова, как только немецкие сухопутные войска хотели добиться выигрыша какого-либо отдельного сражения, командование кидало на этот участок фронта всю имевшуюся в его распоряжении авиацию.

Чтобы осуществить планы дальнейшего продвижения в Азию, немцам нужно было в первую очередь овладеть Севастополем. Для решения этой задачи командование сосредоточило здесь значительные силы авиации. Начиная со 2 июня 1942 года она стала наносить систематические удары по крепостным сооружениям Севастополя и позициям пехоты, а также по порту и военным объектам, находившимся в самом городе. Бомбардировки с воздуха сопровождались артиллерийским обстрелом из орудий всех калибров как полевой, так и зенитной артиллерии. Город был превращен в груды развалин. К 1 июля 1942 года оборону крепости можно было считать сломленной.

В период с 22 февраля по 2 июля 1942 года немцы провели подготовку к новому крупному наступлению, которое должно было привести их войска к Сталинграду. Эта подготовка заключалась в том, чтобы на 400-километровом фронте обеспечить наступление ударной группировки выходом к Дону вплоть до района Воронежа.

Такое увеличение линии фронта потребовало и соответствующего расширения перевозок по воздуху. Ввиду отсутствия или непригодности железных и иных дорог, ведущих к фронту, сухопутные войска в ожидании их восстановления или прокладки вынуждены были в своей деятельности повсеместно опираться на воздушный транспорт. Восстановительные работы на дорогах затянулись до октября 1942 года, а ограниченность воздушных перевозок вызвала в войсках определенную нехватку предметов снабжения и в особенности горючего.

Сеть связи немецких воздушных флотов вполне соответствовала предъявлявшимся к ней требованиям; это объяснялось хорошей работой полков связи ВВС. Вдоль ударных направлений на восток тянулись «косые» линии проводной связи, причем для этой цели чаще всего исполь-

зовались медные провода. Если строительство линий связи несколько отставало от продвижения войск, то для выполнения определенных задач на срок в несколько дней (и даже на более длительные сроки) создавались тактические соединения из пикирующих бомбардировщиков, истребителей-бомбардировщиков, истребителей и разведчиков. Им придавалось необходимое количество подразделений обслуживания и связи. Это обеспечивало взаимодействие с передовыми частями наземных войск и незамедлительную поддержку последних. Офицеры связи ВВС, имевшиеся при штабах сухопутных войск, а также служба связи ВВС информировали авиационное командование обо всех изменениях в обстановке, используя для этого телефон, телеграф и радио.

В августе 1942 года немецкое верховное главнокомандование решило овладеть Сталинградом и одновременно осуществить прорыв в глубь Кавказа, в направлениях на Туапсе, Орджоникидзе и Махачкалу. Однако на ближайший период времени развертывание крупных операций было невозможно из-за трудностей в организации снабжения в горах Кавказа. Спротивление противника и недостаток горючего лишали немецкие сухопутные войска, в особенности танковые, возможности начать наступательные действия большого масштаба.

Фронты стали чрезмерно оторванными от тылов даже для авиации. Боевая численность авиационных частей едва соответствовала норме. Это объяснялось главным образом тем, что снабжение армии к востоку от линии Таганрог—Курск вплоть до поздней осени 1942 года обеспечивалось исключительно воздушным и автомобильным транспортом. Непривычные климатические условия и почти беспрестанные переброски самолетов и автомашин с места на место значительно повысили износ материальной части, а наблюдавшаяся повсеместно опешка еще больше увеличивала и без того уже сильный естественный износ сложного технического оснащения. Иногда же самолеты и другая боевая техника были вынуждены бесполезно простаивать целыми днями из-за весьма незначительных повреждений только потому, что подвоз необходимых запасных частей осуществлялся весьма медленно.

Русские почти не пытались атаковать аэродромы немецкой авиации, на которых было сосредоточено большое количество самолетов. Отдельные сделанные ими попытки окончились для советской авиации крупными потерями.

Немецкие войска подошли к своей желанной цели — Сталинграду ценой жестоких боев и больших потерь. Впереди на голой слегка холмистой местности были видны высокие здания, издали похожие на американские небоскребы. Осенние дни 1942 года были пыльными и жаркими; война, бывшая дотоле маневренной, на глазах превращалась в позиционную, выливаясь в мрачную форму «сражения техники».

Почти не встречая сопротивления со стороны зенитной артиллерии и истребительной авиации противника, самолеты Хе-111 и Ю-88 день и ночь буквально висели над городом, постепенно превращая его в груды развалин. Вверх поднимались столбы дыма от взрывов и пожаров, возникавших после сбрасывания многочисленных зажигательных и фугасных бомб самых крупных калибров. Дым плотными черными клубами устремлялся к небу наподобие каких-то гигантских тысячметровых грибов.

Атаки самолетов и пехоты проводились по заранее разработанному плану, в тесном взаимодействии друг с другом. Бомбардировочные группы и эскадрильи под прикрытием истребителей шли на город волна за волной на высотах 2000—4000 м. Выйдя на цель, они сбрасывали свои бомбы, разворачивались, брали курс на свой аэродром, садились, забирали новый запас бомб и снова взлетали для повторной атаки. В проме-

жутках между налетами бомбардировщиков удары по городу наносили и пикирующие бомбардировщики, выбиравшие для атаки цели небольших размеров.

Немецкие истребители Me-109, ведя воздушные бои, сумели добиться под Сталинградом полного превосходства в воздухе. Действуя совместно с бомбардировщиками по аэродромам противника, расположенным к востоку от Волги, они причинили русским серьезный урон и на земле. Потери русской авиации в этот период все еще значительно превосходили потери немецких ВВС.

Но, несмотря на все усилия немецких летчиков и непрерывный артиллерийский обстрел города, выбить русских из полуразрушенных жилых кварталов и фабрично-заводских корпусов невозможно. Постройки оказываются прочными. Русские продолжают обороняться в подвалах, укрепив их соответствующим образом. Бои в городе идут за каждый квартал. Сломить сопротивление отчаянно обороняющихся защитников города не удастся даже тогда, когда немцы в нескольких местах прорываются к Волге и прижимают русских к самому берегу. Количество и калибр авиационных бомб и артиллерийских снарядов оказываются недостаточными. Однако чем труднее становится «выкурить» русских из города, тем настойчивее требует немецкое верховное командование нанесения еще более мощных авиационных ударов непосредственно по городу.

Зенитная артиллерия, действующая под Сталинградом, используется теперь больше для ведения огня по наземным целям. Во взаимодействии с полевой артиллерией сухопутных войск и самолетами непосредственной поддержки она громит опорные пункты противника, уничтожает его технику. Зенитные орудия ведут огонь прямой наводкой и обстреливают наземные цели, находящиеся далеко в тылу противника.

Сталинград не сдается! Более того, русские все время атакуют сами, прощупывая слабые места немецкого фронта. Сведения разведки говорят о том, что русские сосредоточивают новые крупные силы, вероятно готовясь к мощному контрудару в направлении Дона.

А над Доном в это время плывут низкие облака, временами идет снег, густая дымка стелется над холмистой степью. Русские снова выбрали такую погоду, которая позволит им избавиться от немецкой авиации. Но даже в таких условиях отдельные немецкие самолеты и даже звенья все же вылетают для отражения ударов русских танков.

Вскоре в наступление переходят и сами защитники Сталинграда! Близится катастрофа. Неужели дело дойдет до окружения немецких войск? В тылу у немцев нет больше сильных резервов. Что делать, если окружение в самом деле произойдет? Продолжать снабжение по воздуху? А хватит ли на это сил?

Командующий 6-й немецкой армией получает приказ — держаться в Сталинграде и оборонять его во что бы то ни стало. Геринг обещает, что снабжение по воздуху будет обеспечено полностью! Снабжение 300 тысяч человек? Здесь, у границ Азии, в снегу и во льду, за 2000 километров от Германии? Невероятно!

Для выполнения воздушно-транспортных задач в декабре 1942 года у немцев имелось примерно 320 самолетов Ю-52, около 40 Ю-86 и 190 Хе-111. Самолеты Ю-52 могли быть использованы только с аэродромов, расположенных не дальше 300 км от окруженной группировки, ибо в самом Сталинграде заправляться было нечем. Более того, с прилетавших самолетов сливалась каждая лишняя капля горючего. Самолет Ю-52 мог перевозить до 2 т, но только компактных грузов; громоздкость некоторых предметов исключала полное использование его грузоподъемности. Самолет Хе-111 мог применяться для воздушных перевозок и в

дневное время, поскольку истребители противника не оказывали этому сильного противодействия. Радиус действия этих самолетов позволял использовать их даже тогда, когда в декабре 1942 года и в январе 1943 года немцы потеряли те передовые аэродромы, которые являлись исходными для снабжения немецких войск под Сталинградом. Практическая грузоподъемность самолета Хе-111 колебалась в пределах 1000—1500 кг. Что касается самолетов Ю-86, то в связи с малым радиусом действия и недостаточной грузоподъемностью их вскоре пришлось снять с выполнения воздушно-транспортных задач. Имевшиеся в небольшом количестве крупные транспортные самолеты Ю-90 и Ю-290 вскоре были изъяты из строя из-за технических неполадок. Тогда были сделаны попытки использовать буксируемые самолетами грузовые планеры. Попытка окончилась неудачей, так как днем планеры подвергались частым нападениям русских истребителей, а к полетам ночью или в облаках они были непригодны.

Летный состав вновь сформированных воздушно-транспортных частей и их самолеты не всегда оказывались пригодными для полетов в трудных условиях погоды. Авиационным экипажам приходилось сталкиваться с рядом трудностей. Длительные полеты туда и обратно над расположением противника, зенитный обстрел и нападения истребителей при взлете и посадке, артиллерийско-минометный огонь противника по аэродромам, а также обледенение самолетов в воздухе и сильные снежные бураны снижали темпы доставки предметов снабжения окруженным немецким войскам.

Для того чтобы обеспечить снабжение 6-й армии по воздуху, необходимо было удерживать в своих руках те аэродромы, которые находились на наименьшем удалении от Сталинграда, и в первую очередь Морозовский, Тацинский и Сальский.

За каждые сутки 6-я армия получала в среднем 50—80 т грузов, вместо обещанных ей 300 т! Иногда удавалось перебросить по воздуху до 150 т, а в отдельные дни — даже 250 т. Однако в целом снабжение по воздуху было недостаточным.

При этом, разумеется, не обходилось и без жертв. Наибольшие потери вызывались условиями погоды и противодействием русских прежде всего огнем их малокалиберной зенитной артиллерии. Немецкая транспортная авиация потеряла здесь не менее 285 самолетов. Наряду с этим все более увеличивалось количество самолетов, непригодных для дальнейших вылетов из-за тех или иных, иногда даже весьма незначительных, повреждений.

С наступлением зимы трудности аэродромно-технического обслуживания самолетов еще больше увеличились. Ощущалась нехватка специалистов по обеспечению посадки с помощью радио и составлению правильного прогноза погоды, а также связистов и механиков по ремонту. Многим специалистам часто приходилось с винтовкой и гранатой в руках выполнять обязанности простых бойцов. Каждый человек в окруженной группировке был на счету! Тем не менее нельзя было забывать, что снабжение по воздуху являлось делом исключительной важности, от которого зависела жизнь и смерть многих людей.

24 и 26 декабря 1942 года, когда прорвавшиеся русские танки дошли до Тацинского и Морозовского аэродромов, всей системе снабжения Сталинграда был нанесен сильнейший удар.

2 февраля 1943 года, несмотря на мужественную оборону находившихся в «крепости» немецких войск и самоотверженную работу авиации по их снабжению, Сталинградская группировка была вынуждена капитулировать.



Уничтожив немецкую группировку, русские армии вместе с поддерживающей их авиацией перешли в наступление против группы армий «Б», с боями отходившей на запад.

Немецкие ВВС понесли во время действий под Сталинградом большие потери. За период с 19 ноября по 31 декабря 1942 года немцы лишились около 3000 самолетов. В это число входят не только сбитые самолеты, но и захваченные русскими на аэродромах. Было потеряно огромное количество боеприпасов, а также много техники и прочего имущества.

На ряде участков фронта соединения немецких ВВС и части зенитной артиллерии своей самоотверженной борьбой обеспечивали устойчивость обороны, по нескольку дней не выходя из боев. В действиях по поддержке сухопутных войск принимали участие не только тактическая, но и стратегическая авиация. В результате силы немецкой авиации оказались еще более ослабленными.

Русские ВВС, наоборот, изо дня в день становились все более сильными в отношении как качества, так и количества, да и потери их с каждым годом уменьшались.

5 июля 1943 года с началом немецкого летнего наступления в районе Орла и Белгорода немецкие ВВС снова активизировали свои действия по всему фронту. Однако силы русской авиации возрастали с каждым днем. Теперь уже немцы могли рассчитывать на создание превосходства в воздухе лишь на отдельных участках фронта. В масштабе всего Восточного фронта численное превосходство авиации постепенно переходило в руки русских. Немецкая авиация все также оставалась привязанной к выполнению задач по непосредственной поддержке наземных войск.

Ничего не изменилось в этом отношении и в 1944 году.

По всему фронту, от Балкан до Курляндии, сражавшиеся на Востоке соединения немецких ВВС продолжали истощать свои силы в наземных сражениях.

Последнее соединение немецкой стратегической авиации — 4-й воздушный корпус — после пятимесячных непрерывных боев было отведено в тыл. Некоторые его подразделения пришлось передать на разные участки фронта, а частью летного состава усилить истребительную авиацию.

С потерей румынской нефти деятельность немецкой авиации на Востоке, как и на всех других фронтах, стала сильно ограниченной. Первые чувствительные удары западных союзников по заводам синтетического бензина весной 1944 года вызвали в Германии серьезную нехватку горючего.

Превосходство русских в воздухе во время развертывания ими наступательных операций может быть проиллюстрировано следующим примером. В полосе 6-го немецкого воздушного флота, где русские наносили свой главный удар, в период с 16 июня по 15 июля 1944 года было зарегистрировано 39 618 пролетов самолетов, в том числе 32 664 дневных и 6954 ночных. Для сравнения можно указать, что только за один день — 24 июня 1942 года — было отмечено 5319 пролетов самолетов. Этим силам немецкие ВВС не могли противопоставить ничего даже приблизительно равноценного. Массированные удары русской авиации причиняли немцам сухопутным войскам значительный урон, в то время как их отдельные ночные налеты были направлены главным образом на то, чтобы вывести из строя основные магистрали. Русские истребители стали все чаще и чаще срывать работу немецкой воздушной разведки.

Несмотря на серьезное превосходство русских в воздухе, немецкая авиация все еще оставалась стеновым хребтом обороны, прикрывая своими истребителями наземные войска от налетов русских штурмовиков.

Что же касается немецкой зенитной артиллерии, то она была основой наиболее стойких узлов сопротивления.

Роль немецких ВВС в наземных сражениях на Восточном фронте не изменилась и в 1945 году. Правда, зимой 1944 года кому-то в верховном главнокомандовании снова пришлось в голову нанести удар по русской системе энергоснабжения, используя для этого специальные авиационные части и самолеты «Мистель», однако этот план относился скорее уже к области фантастики.

Сухопутную армию Германии в ее последних боях поддерживали все немецкие авиационные части!

## НЕМЕЦКИЕ ВВС В ВОЙНЕ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

В августе—сентябре 1940 года Гитлер пришел к выводу, что дальнейшее обострение военно-политической обстановки в Восточной Европе неизбежно приведет Германию к войне с Россией. Поэтому уже в следующем году он принял решение о проведении подготовительных мер к этой войне. В ходе подготовки в 1940 году были заключены военно-политические соглашения с Болгарией и Румынией. Привязывая указанные государства к Германии, Гитлер хотел преградить России доступ к Дарданеллам. Вместе с тем укрепление позиций Германии на Балканах должно было обеспечить ей более выгодное исходное положение для развертывания войны с Россией. Гитлер рассчитывал также и на то, что у него хватит сил для оказания весьма чувствительного военного давления на Англию и в бассейне Средиземного моря.

Поскольку Германия была в военном союзе с Италией, казалось, можно было ожидать, что немецкие войска получат со стороны итальянцев существенную поддержку. Вместе с тем еще в 1939 году главное командование немецких ВВС в довольно скептическом тоне заявило о том, что «итальянские ВВС не могут даже приблизительно равняться с немецкими, а итальянские самолеты окажутся устаревшими уже в 1940 году, тем не менее вступление в войну Италии должно обеспечить, по крайней мере на первое время, некоторый прирост военных возможностей Германии».

С 1940 года на средиземноморском театре военных действий действительно начались совместные боевые действия немецких и итальянских вооруженных сил, но они свелись не к какому-либо крупному наступлению, а главным образом к предотвращению поражения Италии. Немецкие войска были недостаточно подготовлены к действиям в непривычном для них климате Африки, и их численность была относительно невелика.

К началу 1941 года на Средиземном море появились первые немецкие самолеты. Из Норвегии на Сицилию был переброшен, правда в неполном составе, 10-й воздушный корпус, в котором насчитывалось примерно 100 бомбардировщиков Хе-111, 60 пикирующих бомбардировщиков Ю-87 и 20 истребителей Бф-109, а также некоторое количество ночных истребителей, самолетов для установки минных заграждений и транспортных самолетов.

Итальянское верховное командование поставило перед своими вооруженными силами цель: вытеснить англичан из восточной части Средиземного моря и из Эгейского моря, занять дельту Нила вместе с Суэцким каналом и нанести решительное поражение Греции. Однако выполнить эти задачи итальянцам не удалось. В тот период англичане добились определенных успехов в Ливии; впрочем, пока еще вся война на средиземноморском театре сводилась к действиям небольших сил, поскольку более серьезных контингентов для войны в этом районе ни одна из сторон еще

не имела. Тем не менее в Северной Африке англичане уже успели прочно обосноваться и даже добиться некоторого превосходства в воздухе. Но подлинного господства в воздухе, которое привело бы к серьезному ограничению свободы действий итальянских ВВС над морем и над сушей, а также отрицательно повлияло бы на возможности итальянцев обеспечить переброску подкреплений в Ливию, у англичан еще не было.

Налеты итальянской авиации на английские военно-воздушные и военно-морские базы, расположенные на Мальте, в Гибралтаре и на территории Германии, не увенчались достаточно крупным успехом. Английские силы продолжали накапливаться в Египте, который служил для них основным районом развертывания. Вместе с тем англичане могли легко потерять этот район. Это произошло бы в том случае, если бы они не сумели быстро добиться превосходства в силах на море и в воздухе. Иначе говоря, для обеих воюющих сторон основной проблемой средиземноморской стратегии являлось именно достижение указанного превосходства. Обеспечив его за собой, можно было уничтожить наземные силы своего противника и добиться осуществления своих планов, основными целями которых для стран «оси» были Суэцкий канал и Средний Восток, а для англичан — вся Северная Африка.

Уроки первого английского наступления в Северной Африке говорили о том, что прорыв оборудованной полосы полевых укреплений не является таким уж простым делом даже в условиях пустыни. В начале наступления англичане за несколько дней продвинулись на 260 км, а затем им пришлось потерять 45 дней, чтобы снова выйти на оперативный простор. После этого они продвинулись за 18 дней почти на 700 км. Подобный характер военных действий требовал от ВВС глубоко эшелонированной и весьма подвижной организации своих наземных служб.

Стратегический успех должен был выпасть на долю той из воюющих сторон, которая сумела бы упредить своего противника в своевременном развертывании намного превосходящих сил в решающем районе. Обладание Мальтой и Критом было одинаково необходимо для обеих сторон как с точки зрения наступательных действий, так и с точки зрения обороны своих основных позиций. Оба острова фланкировали любое наземное сражение в Северной Африке и угрожали парализовать тыловые коммуникации противной стороны. На первое время особое значение приобретала Мальта.

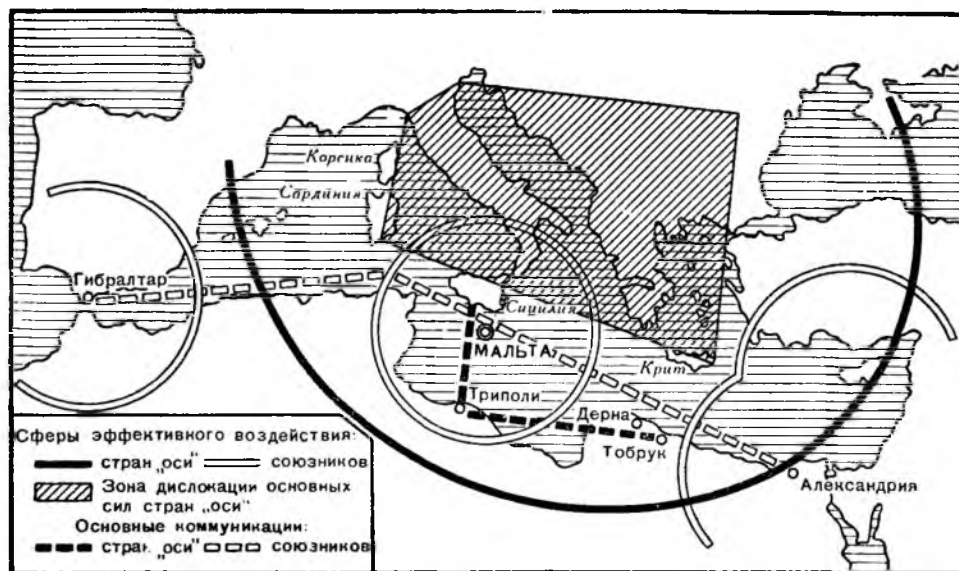
Для держав «оси» было чрезвычайно важно не дать противнику увлечь себя на путь выгодной для него стратегии: связывания сил подвижной обороной широких масштабов и постепенного изматывания и истощения сил противника. Необходимо было нанести англичанам поражение. Нужно было лишить их всякой возможности использования коммуникаций и сил, действующих на средиземноморском театре военных действий для усиления обороны английской метрополии. Тем более нельзя было допустить, чтобы англичане обеспечили себе исходное положение для последующего фланкирующего наступательного удара по Южной Европе. Уже тогда не было никакого сомнения в том, что в основе стратегии Британской империи лежал именно такой замысел.

### Первые бои на Средиземном море

Задачи 10-го воздушного корпуса сводились к тому, чтобы, взаимодействуя с итальянскими ВВС и ВМС, парализовать английскую базу на Мальте, срывать морские перевозки англичан в Средиземном море и обеспечивать прикрытые собственных морских и воздушных перевозок из Италии и Сицилии в Северную Африку. Некоторые немецкие бомбардиро-

вочные эскадрильи еще с 1939 года вели борьбу с торговым судоходством противника в Северном море, а также у берегов Норвегии, Шотландии и северной части Англии. В период «битвы за Англию» указанные эскадрильи привлекались также и к налетам на наземные объекты в Шотландии и Северной Англии. Высшей точкой развертывания боевой деятельности этих авиационных частей был период проведения Норвежской операции (апрель—май 1940 года). Участвовавший в ней летный состав немецкой авиации добился значительных успехов и при нанесении ударов по судам противника в открытом море и в портах.

С января 1941 года основные усилия немецких ВВС на Средиземном море были сосредоточены на подавлении Мальты. В налетах на нее принимала участие и итальянская авиация, в особенности истребительная.



Воздушная обстановка в районе Средиземного моря в 1941—1942 годах. Сферы эффективного воздействия военно-воздушных и морских сил и жизненно важные коммуникации.

Удары продолжались до мая 1941 года и временно снизили боеспособность английской базы, что обеспечило возможность укрепления итальянского сухопутного фронта в Северной Африке. Туда было переброшено такое количество сил, которое позволяло провести в Ливии наступление, правда еще с ограниченными целями. Одновременно немецкие ВВС успешно боролись с кораблями английского средиземноморского флота и с морскими конвоями противника.

С февраля 1941 года немецкие авиационные части, и в первую очередь истребительные, стали подвергать налетам английские войска, все еще продолжавшие свое наступление в Киренаике. В том же месяце под прикрытием немецко-итальянских ВВС генерал Роммель начал подготовку к своему первому удару.

В начавшихся боях немцы испытывали большой недостаток истребителей. Пикирующим бомбардировщикам приходилось проводить свои налеты без всякого прикрытия с воздуха. Более эффективной защиты от ударов английских ВВС также требовали и сухопутные войска. Только в середине апреля 1941 года находившиеся в Африке части немецких ВВС получили некоторое, правда незначительное, количество истребителей.

При первом же боевом вылете одному из вновь прибывших подразделений удалось подбить английский истребитель; взятый в плен пилот этого самолета на допросе сказал: «До вашего прибытия у нас каждый день был днем отдыха!»

После того как в 1941 году в Африку были переброшены несколько истребительных подразделений, обстановка и в самом деле значительно изменилась. Пикирующие бомбардировщики получили теперь надежную защиту в воздухе. Это особенно сказалось в районе Тобрука, где летом 1941 года англичане были подвергнуты многочисленным бомбардировкам. У немцев начинало крепнуть чувство собственного превосходства: их истребительная авиация отвоевала у противника знойное небо Африки и открыла дорогу успешному наступлению своих наземных войск.

Потери немецких ВВС были еще терпимыми. Правда, нелегко было справляться с условиями местного климата. Личный состав немецкой авиации не имел достаточной подготовки для действий в подобных географических широтах, да еще в условиях пустыни. Выжженная солнцем безлюдная пустыня, начинавшаяся сразу же от плоского песчаного морского пляжа, таила в себе немало опасностей и для авиации. Грозный «хибли» — необычайно сильный песчаный смерч — поднимал громадные тучи песка и пыли на высоту до 3000 м. Совершать посадку на аэродроме в таких условиях становилось невозможно. Каждый самолет должен был непременно избегать районов прохождения этих мощных смерчей. В противном случае мельчайшие частицы песка неизбежно проникали в мотор и выводили самолет из строя. Понадобилось позаботиться и о разработке специальных фильтров, потому что самолеты подвергались воздействию песчаных бурь не только во время пребывания в воздухе. Стоянки на земле в своем большинстве не имели соответствующих укрытий, и мелкий песок проникал во внутренние части механизмов. Обслуживающему персоналу приходилось работать целыми часами, прежде чем самолет мог снова подняться в воздух. В летние месяцы африканская жара была настолько сильной, что во время полета на небольших высотах температура в кабинах доходила до 70°C. Разомлевшие, обливающиеся потом летчики напряженно разглядывали землю, стараясь использовать мало-мальски подходящие местные предметы для облегчения ориентировки. В условиях пустыни каждая скала, каждый холм, каждое полузасохшее дерево становились желанными ориентирами.

На данном театре военных действий морские коммуникации играли первостепенное значение, поэтому основной стратегической задачей авиации являлось нарушение коммуникаций противника. В этом смысле характер использования авиации сильно напоминал характер ее действий в Атлантике при проведении ударов по идущим в Англию конвоям.

### Затишье

Начавшаяся весной 1941 года война против Югославии и Греции значительно ослабила численность немецкой авиации, действовавшей на средиземноморском театре военных действий. А развернувшаяся вслед за этим война с Россией как нельзя лучше способствовала укреплению Британской империи на Средиземном море, ибо она вызвала новый отлив немецких сил с данного театра. Не имея необходимых сил и не получая достаточных подкреплений, генерал Роммель вынужден был прекратить свое наступление к Нилу.

Важнейшая база противника Мальта продолжала по-прежнему оставаться грозным бастионом в тылу наступающих немецко-итальянских войск. Несмотря на все удары немецкой авиации по этому острову, ком-

муникации немецко-итальянской механизированной армии в Северной Африке все время были под угрозой.

С июня по октябрь 1941 года немецкие самолеты активизировали свои действия против африканских портов и особенно против Тобрука, Александрии, а также против Суэцкого канала, Хайфы, Гибралтара и островов Бахрейн. Однако основное внимание все еще уделялось борьбе с английскими конвоями, проходившими через Средиземное море. Удары по коммуникациям наряду с борьбой против английских ВВС являлись попыткой немцев подорвать материальную базу английских наступательных операций и выиграть время для сосредоточения собственных сил. Некоторые немецкие исследователи считают, что осенью 1941 года Германии удалось, активизировав действия своей авиации, сделать почти непроходимым Суэцкий канал, а летом 1941 года — парализовать английские перевозки по Средиземному морю. Поздней осенью 1941 года на Средиземном море появились немецкие подводные лодки, что также способствовало изменению обстановки в благоприятную для Германии сторону.

А между тем войска генерала Роммеля переживали большие трудности из-за недостатка подкреплений и предметов снабжения. Действия авиации были сильно ограничены нехваткой горючего. Аэродромы, расположенные преимущественно вдоль единственного шоссе Виа-Бальбиа, которое идет вдоль берега Средиземного моря, снабжались через главный склад, находившийся в Триполи. Подвоз предметов снабжения обеспечивался колоннами итальянских грузовиков. Переброска грузов из Триполи в Дерну занимала 6 суток. Прибрежное же шоссе, равно как и порты выгрузки, подвергалось нарастающим по силе ударам со стороны английских ВВС. Немцы предприняли было попытку максимально использовать имевшиеся у них транспортные самолеты. В середине мая с аэродрома Татой (близ Афин) воздушные перевозки в восточной части Средиземного моря стала осуществлять еще одна транспортная эскадрилья в составе 7 самолетов типа БФ-222. Каждый из этих самолетов мог поднять до 6 т. Но что могли значить эти тонны по сравнению с потребностями целого фронта, целиком зависевшего от подвоза снабжения через Средиземное море? Не принесли заметного облегчения немцам и грузовые планеры Го-242 грузоподъемностью 2,5 т, которые буксировались самолетами с аэродрома Татой на аэродром Дерна. Столь же малоэффективной оказалась и переброска в Грецию в ноябре 1941 года для усиления воздушных перевозок в Африку нескольких дополнительных транспортных эскадрилий.

Имевшимися в распоряжении транспортными средствами проблему снабжения разрешить не удалось. Все попытки добиться победы в Африке в конечном счете разбивались именно об это препятствие.

14 ноября 1941 года англичане снова перешли в наступление. Британские ВВС активизировали свои удары по аэродромам немецко-итальянской авиации и по сухопутным коммуникациям.

Как раз в период напряженного ожидания предстоявших боев немецкая авиация оказалась почти полностью парализованной из-за резкого изменения метеорологических условий после перехода немцев из Киренаики в пустыню. Разразились сильные, совершенно незнакомые европейцу тропические ливни. За несколько часов вода затопила все вadi и превратила местность в одно сплошное непроходимое болото, в котором оказались и люди, и их палатки, и даже самолеты. Боевое использование немецкой авиации в таких условиях, разумеется, исключалось. К началу наступления англичан у немцев оставалось всего лишь 22 боеспособных истребителя. Прорвавшиеся войска англичан не встретили почти никакого сопротивления. Это заставило немецкое руководство подумать о том,

не лучше ли перебазировать свою авиацию на Крит, с тем чтобы избежать от тяжелых последствий новых дождей; однако замысел этот так и остался замыслом.

18 ноября 1941 года англичане перешли по всему фронту в общее наступление; британские ВВС сосредоточили свои атаки на органах снабжения немецких войск, на их тыловых коммуникациях и на аэродромах. При этом англичане пустили в ход все, начиная от бомб и кончая автоматическим бортовым оружием. Однако, несмотря на свое численное превосходство, английские истребители все еще избегали воздушных боев. Вероятной причиной такого поведения были высокие потери, понесенные ими летом 1941 года.

Характер действий немецкой авиации на данном театре почти не менялся как во время наступления, так и в ходе обороны. Главной задачей немецкой авиации по-прежнему оставалась поддержка наземных войск путем обстрела наземных целей с малых высот и с бреющего полета из пушек и пулеметов и сбрасывания серии 10-килограммовых бомб. Зачастую пикирующие бомбардировщики и истребители-бомбардировщики помогали своим танкам добиться временных успехов. К борьбе с танками противника широко и не без успеха привлекались и части зенитной артиллерии.

Нехватка сил помешала немецкой авиации предотвратить поражение Роммеля в 1941 году. Однако ей удалось прикрыть от ударов с воздуха развертывание войск Роммеля для второго наступления — в январе 1942 года.

Этим и объясняется тот факт, что к концу наступления англичан, несмотря на все трудности, недостатки и даже отдельные неудачи, немецкие летчики все еще считали себя хозяевами положения. Они были полны решимости не уходить из этой страны, где однообразие бесконечной желто-коричневой шири нарушалось лишь отдельными пальмами и где местность позволяла развертывать танковые сражения подобно морским, то есть в любом направлении. Сердца немецких летчиков все еще стремились к желанной, хотя и весьма отдаленной цели — Каиру; самое же главное заключалось в их полной уверенности, что английские летчики не сумеют помешать им достичь этой цели. Бесконечные равнины пустыни, сияние солнца и луны над ее просторами, а также своеобразие местных условий — все это немало способствовало сближению и дружбе немецких летчиков.

В те дни части итальянских ВВС, действовавшие на этом театре — здесь было сосредоточено несколько эскадрилий истребителей и пикирующих бомбардировщиков, — стояли еще твердо на стороне немцев. Однако самолеты итальянцев были технически устаревшими и малопригодными для борьбы с английской авиацией, оснащенной по последнему слову техники.

### Победа, но не решающая

В канун 1942 года немецкой авиации, действовавшей на Средиземном море, все же удалось получить подкрепления, в которых она так нуждалась. С Восточного фронта сюда прибыли соединения 2-го воздушного корпуса, во главе которых стоял штаб 2-го воздушного флота фельдмаршала Кессельринга. В составе корпуса было примерно 6—7 бомбардировочных групп. Прибывшие части расположились на оперативных аэродромах в Южной Италии и Сицилии.

Задача немецкой авиации в этот период по-прежнему заключалась в выводе из строя Мальты и обеспечении тем самым своих коммуникаций с Африкой. Целью действий сухопутных войск было завоевание дель-

ты Нила. Оно могло быть обеспечено энергичным развертыванием борьбы как в воздухе, так и на море. К этому времени на Средиземное море было переброшено некоторое количество немецких подводных лодок и торпедных катеров. Если в ноябре — декабре 1941 года основными задачами немецких ВВС были действия по оказанию непосредственной поддержки сухопутным войскам в Северной Африке и прикрытие их подготовки к новому наступлению, то период с декабря 1941 года до лета 1942 года характерен возобновлением авиационного наступления на остров Мальта и активизацией борьбы на английских морских коммуникациях и сухопутных коммуникациях в Египте.

Итак, целью операций были Мальта и Нил! При этом каждый совершенно ясно видел, что овладеть Нилом без предварительного занятия Мальты никогда не удастся. Наиболее остро это чувствовал немецкий экспедиционный корпус «Африка», поскольку все новые и новые немецко-итальянские транспортные суда топились английскими самолетами, базировавшимися на остров Мальта. Драгоценнейшее вооружение не доходило до портов назначения, а того, что доходило, абсолютно не хватало для решительного продолжения войны в Африке.

Ряд соображений говорил в пользу того, что подготовку к новому немецкому наступлению в Африке нужно закончить в сжатые сроки, чтобы упредить англичан, в свою очередь готовившихся к наступлению, и не упустить благоприятного времени года. Эти соображения и заставили Роммеля начать свое второе наступление на Египет.

Оно началось 21 января 1942 года. За первые 15 дней немецко-итальянские войска, захватив Бенгази и Дерну, продвинулись на 610 км. К 5 февраля 1942 года они вышли в район Айн-эль-Газала, между Тобруком и Дерной. Во время нового наступления, в отличие от прежних наступательных действий, затяжных или длительных сражений не было. Средний темп продвижения составлял 40,6 км в сутки. Однако наступавшие войска вскоре были вынуждены остановиться, чтобы наладить снабжение и тем самым обеспечить себе возможность преодолеть усилившееся сопротивление противника.

В ходе наступления опять, но еще с большей силой встал вопрос о необходимости захвата Мальты. Удары с воздуха не оказали на нее ожидаемого действия. Итальянское верховное командование в свое время решило попытаться захватить Мальту своими собственными силами при поддержке немецких специальных частей. Однако выполнение этого плана все время оттягивалось и было отложено на начало 1942 года. Между тем пример Крита был налицо! Почему же нельзя было осмелиться организовать подобную же операцию с воздуха против острова еще более малых размеров, чем Крит? При наличии немецких подводных лодок, действовавших на Средиземном море еще с осени 1941 года, достаточно крупный воздушный десант во взаимодействии с еще боеспособным итальянским флотом вполне мог решить эту задачу. Кроме того, расстояние от Мальты до Сицилии (на 100 км меньше, чем расстояние от Крита до Афин) давало возможность надежнее прикрыть с воздуха высадку десанта и сделать поддержку десанта бомбардировочной авиацией гораздо более эффективной.

К апрелю 1942 года второе авиационное наступление на Мальту достигло своей высшей точки. В штабе 2-го воздушного флота высказывались мнения, что теперь остров был достаточно «подготовлен» для проведения операции по его захвату. Возможно, что руководство несколько и переоценивало воздействие ударов, нанесенных его авиационными частями. Но дело не в этом. Оказалось, что проводить операцию нечем. Все немецкие воздушнодесантные соединения были связаны на других



фронтах, и в частности в России, действуя там в качестве обычной пехоты, а не по своему прямому назначению. Итальянцы же заявляли, что их воздушнодесантные войска якобы еще не завершили своей боевой подготовки. Такая позиция итальянцев в этом вопросе вызывала подозрение, что уже в тот период они перешли к политике проволочек, играя, таким образом, на руку западным противникам.

Тем временем фельдмаршал Роммель уже начал свое наступление на Египет!

От планов захвата Мальты пришлось в конечном счете отказаться, после того как наступление на Египет приостановилось и для проведения этих планов не оказалось никаких свободных сил. Последнее слово по поводу операции против Мальты сказал сам Геринг. Он отсоветовал Гитлеру проведение намеченного плана. Позиция Геринга определялась теми крупными потерями в воздушнодесантных войсках и транспортных самолетах, которые были понесены еще при захвате Крита. Это и решило судьбу Мальты. Таким образом, приняв решение не уходить с Мальты, англичане могли записать на свой счет еще одну решительную победу в борьбе за Средиземное море.

Так и не дождавшись захвата или вывода из строя Мальты, Роммель принужден был начать свое наступление. Ему удалось перейти через ливийско-египетскую границу. Нил уже был близко! Немецкие летчики, летавшие над передовыми отрядами своих войск, уже видели вдаль, сквозь дымку пустыни, сверкающую гладь реки, неудержимо манившую к себе. Взоры всего мира были устремлены в это время на Африку! Сумеют ли немцы дойти до Суэцкого канала?

У самого преддверия Суэцкого канала немецкое наступление выдохлось. Под палящими лучами африканского солнца оно как бы растаяло, и маневренная война превратилась в позиционную!

Почему же так случилось?

Основная причина неудачи заключалась в том, что страны «оси» не смогли добиться на своих морских коммуникациях если не господства, то хотя бы достаточно прочного превосходства в воздухе. А это приводило к тому, что до 50% всех грузов, направлявшихся в Африку, не доходило до места назначения. Так, например, из 4 судов, подвозивших горючее в Тобрук на заключительном этапе немецкого наступления в Египте, ни одно не достигло порта: 3 были потоплены в открытом море, а четвертое — в 40 км от Тобрука.

Силы немецкой авиации расплылись выполнением множества задач. Ее удары далеко не всегда носили решительный характер, тогда как английские ВВС окрепли и стали проявлять значительно большую активность. От налетов авиации противника особенно страдали аэродромы и органы снабжения немцев.

Более сильным ударам с воздуха стали подвергаться и немецко-итальянские сухопутные войска. Летом 1942 года в условиях Африки англичанами была впервые опробована тактика применения «бомбовых ковров», столь успешно осуществлявшаяся ими впоследствии во время бомбардировок Германии. Днем почти через каждые 2 часа в воздухе появлялись все новые и новые «волны» английских самолетов, а ночью одиночные машины, применяя осветительные бомбы, производили непрерывные беспокоящие налеты на измотанные войска стран «оси».

Убийственная жара африканского лета заметно снижала активность боевых действий на земле и в воздухе; тем не менее именно в летние месяцы в воздушной обстановке наметился перелом, явно неблагоприятный для немецких ВВС.

До лета 1942 года самолет Ю-87 еще мог использоваться в качестве

пикирующего бомбардировщика, но затем такое применение сделалось почти невозможным, поскольку для их прикрытия требовалось исключительно большое количество истребителей сопровождения. Спротивление английской авиации в воздухе становилось все более ожесточенным, а соотношение немецких потерь с потерями противника — все более невыгодным. Англичане непрерывно подбрасывали в Египет все новые самолеты. Борьба с превосходящими силами противника вела к постепенному истощению собственных сил. К осени 1942 года боеспособность немецкой авиации оказалась серьезно ослабленной.

### Кризис

Борьба на Средиземном море подходила к трагической развязке.

В августе 1942 года стало ясно, что Англия сама собирается предпринять решительное наступление против немецко-итальянской механизированной армии, используя в качестве исходной базы долину Нила. ВВС стран «оси» пытались было сорвать транспортные перевозки по Красному морю и заблокировать воздушные и сухопутные пути с востока, а также проходящее вдоль нагорья Тибести шоссе, по которому осуществлялся подвоз предметов снабжения из Западной Африки и из Америки. Однако их силы были слишком недостаточны, чтобы ослабить или, тем более, остановить поток подкреплений, шедший по этой артерии.

Дальнейшее усиление немецких ВВС в Африке было невозможно. Восточный фронт в России, подобно огромному магниту, притягивал к себе все имеющиеся силы, и с требованиями его должны были считаться все остальные фронты.

В этой кризисной обстановке 25 октября 1942 года пришло сообщение, которое не было неожиданным для немцев, но которое все же произвело впечатление: на египетском фронте англичане перешли в наступление.

Немецкая авиация была слаба, да и запасы горючего подходили к концу. Получилось так, что во время собственного наступления и в ходе контрударов англичан в Египте немецкие ВВС затратили слишком много сил и средств. Стратегическая слабость немцев, так красиво замаскированная тактическими успехами, стала сразу же проявляться в самых катастрофических формах. Самолеты с черными крестами на крыльях все реже и реже появлялись в ярко-голубом африканском небе. Английская авиация, в течение долгого времени накапливая силы, завоевала наконец полное господство над фронтом. В боях приняли участие и первые американские самолеты.

Наступление англичан проходило весьма успешно! Они продвинулись в западном направлении на 800 км. Война в Африке шла к окончательному поражению стран «оси»!

### Высадка западных союзников в Африке в 1942 году

Вскоре после того, как англичане перешли в наступление в Египте, в начале ноября в Северной Африке началась высадка морского десанта союзников. Это означало, что кольцо вражеского окружения вокруг «европейской крепости» смыкается.

С величайшей поспешностью ряд немецких авиасоединений был снят с других фронтов и переброшен на Сицилию для борьбы с десантной армией западных союзников, с их морскими конвоями и судами в портах. Сюда были направлены самые лучшие летчики немецкой бомбардировочной авиации — специалисты по борьбе с военными кораблями, наиболее

опытные командиры авиационных частей и накопившие огромный боевой опыт на других фронтах летчики-ассы.

Однако общее количество боеспособных самолетов в немецких бомбардировочных частях в ноябре — декабре 1942 года не превышало 100—120 машин (бомбардировщики Ю-88). А через несколько недель их стало еще меньше — не более 40.

Немецким бомбардировщикам пришлось выполнять здесь целый ряд самых разнообразных задач. В первый период основное внимание было направлено на борьбу с англо-американскими конвоями, шедшими со стороны Гибралтара, а также против Алжира, который стал основным портом выгрузки войск западных союзников. Одновременно атаквались и аэродромы противника, расположенные в данном районе.

Удаление некоторых целей от аэродромов Сицилии превышало 1000 км. Беспреданно, из вечера в вечер, одни и те же самолеты и экипажи были вынуждены вылетать на выполнение боевых заданий. Люди и машины блестяще оправдали себя, хотя напряженность работы тех и других была доведена до крайних пределов. Самолеты зачастую возвращались на свои аэродромы буквально на последних каплях бензина, поскольку предельно допустимый радиус действия самолетов Ю-88 составлял лишь 900 км.

В общем можно сказать, что действовавшим в эти месяцы на Средиземном море немецким бомбардировочным эскадрам был переломан спинной хребет. Оправиться от постигшего их испытания они уже не смогли.

Силы союзников, напротив, нарастали с каждой неделей. В конце концов их ВВС, в особенности дневные и ночные истребители, добились полного господства над Северной Африкой и средиземноморскими коммуникациями!

### Окружение

Немецкое командование наспех создало новый фронт в Алжире и Тунисе. Через Средиземное море всеми имеющимися средствами сюда были переброшены дополнительные войсковые части. Из портов Италии один за другим высылались транспорты, несмотря на невозможность обеспечить достаточное прикрытие с воздуха. Многие из них были, конечно, потоплены английской и американской авиацией. В морской пучине нашли свою смерть сотни немецких солдат. Вместе с потопленными судами шли на дно орудия, снаряды и разные другие предметы боепитания и снабжения. Однако войска стран «оси» пытались любой ценой удержать свои позиции в Африке.

В снабжении своих войск в Тунисе принимала участие и транспортная авиация; она значительно помогла ускорить создание оборонительного фронта. На следующий же день после высадки англо-американского десанта в Северной Африке в Италию прибыли 3 немецкие группы военно-транспортных самолетов. Они были сняты с других фронтов, несмотря на то, что там они требовались не меньше. Однако возможности переброшенных военно-транспортных авиачастей далеко не соответствовали всем потребностям.

В ноябре 1942 года кривая немецких авиационных потерь сделала такой скачок вверх, какого еще не наблюдалось за все время боевых действий в Африке. И в этом не было ничего удивительного, если принять во внимание недостаток одноместных истребителей и других самолетов, пригодных для сопровождения. В одних только воздушных боях над морем английские и американские истребители сбили 84 немецких

транспортных самолета. С октября по декабрь 1942 года на средиземноморском театре понесли крупные потери и другие виды немецкой авиации. Бомбардировочная авиация, например, принесла в жертву 246, а истребительная авиация — 179 самолетов. Общее же количество потерянных немцами самолетов достигло 772, и это, разумеется, самым чувствительным образом ослабило боеспособность всей немецкой авиации, находившейся на Юге.

Усиление активности англо-американских ВВС создало непосредственную угрозу Италии. Чтобы как-то ослабить ее, из ПВО немецких городов, перенесших к этому времени более 800 авиационных налетов противника, были изъяты и переброшены на юг зенитные орудия. В общем не успевали немцы заштопать одну дыру, как сразу же образовывалась другая. Великие цели, провозглашенные в начале войны, все больше отступали на задний план. Поражение приобретало зримые формы.

Когда англо-американские ВВС захватили полное господство в воздухе, немецко-итальянская авиация была вынуждена перейти к обороне. Все усилия пропали даром. Борьбу в Тунисе пришлось прекратить. А англо-американцы настойчиво продолжали свои действия против «европейской крепости». Они подготавливались теперь к прыжку на материк. В июле 1943 года их первые войсковые соединения высадились в Сицилии. Почти вслед за этим Италия вышла из войны. «Ось» лопнула. Господство в воздухе над Апеннинским полуостровом также перешло в руки западных союзников.

Немецкая зенитная артиллерия сумела обеспечить несколько запоздалый отход немецких войск через Мессинский пролив, образцово выполнив при этом свою задачу. Но немецкая авиация не имела больше ни сил, ни возможностей добиться хотя бы временного ограничения англо-американского господства в воздухе. Строительство новых аэродромов, а также оборудование старых весьма затруднялись беспрепятственными ударами противника с воздуха. Итальянское военное руководство и итальянские рабочие отказались помогать немцам, и это настолько осложнило обстановку, что развертывание более или менее крупных операций в воздухе сделалось совершенно невозможным.

Боевые действия немецкой авиации в Италии в основном закончились еще в 1943 году, причем и в этом году они были уже настолько ограниченными, что их вряд ли можно было назвать серьезной войной в воздухе. Единственным примером временного усиления активности немецкой авиации была борьба против десанта союзников, высаженного 22 января 1944 года в районе Анцио и Неттунии. На борьбу с десантом были брошены все сколько-нибудь боеспособные немецкие самолеты. Вначале им удалось добиться определенных успехов, однако завоевать решительную победу было уже невозможно, ибо борьба с десантными войсками могла проводиться только на месте их высадки, а для ударов по портам погрузки сил не имелось. Некоторых успехов в борьбе с десантом противника добилась и немецкая зенитная артиллерия, стянутая сюда в количестве 25 зенитно-артиллерийских дивизионов. Правда, использованы они были не совсем по своему назначению, так как основная задача, поставленная им, состояла в стрельбе прямой наводкой по наземным целям.

В 1944 году немецкие ВВС в Италии были настолько слабы, что никаких серьезных боевых действий развернуть не смогли. Вторжение союзников во Францию оттянуло туда последние силы авиации и превратило Италию в театр военных действий, на котором не осталось ни одного немецкого самолета.

## КОНЕЦ

Примерно в середине 1944 года немецкая бомбардировочная авиация практически перестала существовать. Она оказалась полностью разбитой в жестоких и кровопролитных боях над территорией Германии и над Средиземным морем. Остатки ее, разбросанные по всем фронтам, уже не были способны к активной борьбе. С этого времени вся их деятельность ограничивалась лишь отдельными ничего не решавшими налетами. Использование авиации к тому же постоянно наталкивалось на растущую нехватку горючего. Не хватало и летного состава. Летчики с бомбардировочных самолетов были переданы в истребительную авиацию.

Истребительная авиация пыталась было бороться с бомбардировщиками противника, однако неизменно терпела поражения. С трудом накопленный истребительный резерв оказался полностью израсходованным в период вторжения западных союзников во Францию. Восстановленный снова истребительный резерв был опять истощен, на сей раз участием в Арденнском наступлении, когда военное руководство Германии пыталось перехватить инициативу и навязать противнику свою волю.

Потерпела крах и надежда на успешное применение реактивных истребителей (Me-262) для борьбы со стратегической авиацией противника во время ее налетов на объекты внутренних районов Германии. Такие самолеты вступили в строй в весьма ограниченном количестве и притом слишком поздно — по существу лишь весной 1945 года.

Фронты приближались к границам Германии и вскоре перешагнули через них. Успешное наступление русских, начатое 12 января 1945 года из района Баранува, привело их войска на территорию Восточной Германии; в то же время западные союзники форсировали Рейн и вышли на соединение с русскими! Германия была разорвана на две части. Борьба заканчивалась!

На заключительном этапе войны немецкие ВВС были способны наносить лишь отдельные, разрозненные удары по продвигавшемуся вперед противнику. Кроме того, некоторое количество авиации занималось еще транспортными перевозками, снабжая окруженные группировки сухопутных немецких войск. Для решительного же вмешательства в ход событий у немецкой авиации уже не было сил!

Зенитная артиллерия сражалась в этот период в составе сухопутных войск и снова отличилась, особенно в борьбе с танками противника.

Немецкие ВВС практически выбыли из строя и распались, как распалось и все остальное в эти роковые для Германии месяцы.

Отдадим должное тем бойцам, которые сложили свои головы в рядах немецких ВВС!

Вспомним и о тех многочисленных жертвах, которых потребовала война в воздухе от гражданского населения!

Слова «слишком поздно» в отношении усилий, затраченных Германией в этой войне, более чем неуместны! Данная война вообще не могла закончиться победой Германии! Она была не по плечу немецкому народу!

## НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ

Мировые события, приводящие народы в состояние возбуждения и движения и заставляющие отдельных людей радоваться или тужить, повышающие их благосостояние или увеличивающие их бедность, не опре-

деляются ни настроениями масс, ни талантом или бездарностью руководителей.

Гораздо большее значение имеют те извечные законы, которые связаны с характером распределения и степенью пригодности трех элементов: земли, моря и того воздуха, который обнимает первые два элемента. Эти три стихии и являются той средой, в которой живет и трудится человек.

Они оказывают воздействие на его формирование; они развивают его характер и способности, заставляют его вести борьбу за свое существование с силами природы и с себе подобными.

Успех или неудача в этой борьбе между народами зависят от географических условий; одной нации эти условия предоставляют возможность роста, на другую — накладывают определенные ограничения, третьей — дают возможность иметь «народ», но не иметь «пространства», четвертой — обеспечивают «пространство», однако без «народа». Отсюда и возникает взаимодействие между странами, определяющееся их коренными и зачастую параллельными устремлениями. Человек пытается найти решение возникающих проблем путем войны или мира, при помощи политических союзов или же при посредстве экономической и военной борьбы. Однако перед нациями всегда остаются задачи, выполнение которых возложено на них самой природой, наделившей каждую нацию определенным географическим положением и присущими ей характерными чертами.

Если нация перенапрягает или недоиспользует естественные возможности, это грозит ей поражением или прозябанием в числе второразрядных народов. И так случается до тех пор, пока данный народ не сумеет правильно понять действующие законы природы.

Наука и техника позволили человеку более полно использовать моря и даже начать завоевание воздуха, однако они не изменили основных законов природы, определяющих общий характер существования человечества.

Взаимоотношения между нациями стали теснее, следовательно, и причин для возникновения конфликтов стало больше; время стало короче, а Земля — меньше, поэтому и события стали развиваться быстрее и глубже и шире захватывать земной шар. Человек получил возможность в кратчайшие сроки вызывать катастрофы для населения всего мира. Уничтожающие последствия таких катастроф станут еще более беспредельными, если человек не захочет понять, что одним из естественных законов природы является взаимная помощь всех живых существ друг другу!

Первая мировая война нашей эпохи лишь наметила общее направление будущего развития: она ускорила приход новой эры с развитым воздухоплаванием и разрушительными военно-воздушными силами!

В 1939 году Германия вторично позабыла, что ее географическое положение — положение страны, повернутой спиной к мировым океанам, — диктует ей роль моста между великими державами Запада и гигантским российско-азиатским континентом. Судьба сделала Германию своеобразным хранителем Европы и всего Западного мира и барьером против распространения коммунистического панславизма. Выполнение подобных задач настоятельно требовало от Германии использования только оборонительных методов!

Однако Германия предпочла применить наступательные методы; они были для нее более понятными в свете узкоевропейской политики и соответствующих ей способов ведения войны предыдущих столетий, тем более что применение подобных методов в свое время обеспечило создание

Германской империи. Германия восстала, в сущности, одновременно как против Западного мира, так и против российско-азиатского континента. Ей казалось, что исторические традиции и стремительный напор многочисленного народонаселения не оставляют места для какого-либо иного решения проблемы. Германия нарушила тем самым законы природы, которые сами же немцы облекли в научную форму «геополитики», но заставляли эти законы говорить наступательным языком вместо оборонительного!

В результате получилась война с несколькими противниками сразу — на суше на море и в воздухе.

Одерживая «победы» в наземных сражениях, недостаточно разбираясь в обстановке грандиозной коалиционной войны, руководство немецкой авиации, только-только начинавшей становиться на ноги, взяло на себя задачу добиться быстрейшего решения всей тотальной войны!

Между тем в задачи немцев входило использование своих ВВС и наземной армии лишь в нескольких решительных битвах, искусно добиваясь при этом локализации военных действий и предотвращения развертывания мировой войны.

К весне 1939 года воздушная обстановка складывалась для немцев таким образом, что в случае развертывания войны против Германии всеми ее потенциальными противниками эти последние располагали бы авиацией общей численностью примерно 8800 самолетов (из них 5200 бомбардировщиков и 3600 истребителей). Сама же Германия располагала на 2 сентября 1939 года 1200 бомбардировщиками и 400 бомбардировщиками ближнего боя, 770 истребителями и 410 истребителями-бомбардировщиками, то есть в общей сложности имела 2800 боевых самолетов.

«Большие войны» почти всегда были коалиционными войнами. Еще за некоторое время до начала войны можно с достаточной точностью предугадать, какие союзы сложатся в ходе нее.

При известных условиях полностью оправдывает себя стратегия разгрома противников по отдельности. Германия в 1939 году рассчитывала обеспечить за собой этим путем важные и даже решающие преимущества в рамках надвигающейся «большой войны». Однако подобная теория чаще всего не оправдывает себя, если воевать приходится с коалицией, располагающей мощными силами и средствами и возможностью использовать в начале войны стратегическое отступление. Для победы над подобной коалицией держава, опирающаяся только на свои внутренние возможности, должна быть способной бросить на чашу весов неисчислимы силы всех видов. Такой вариант случается весьма редко! Во всяком случае, к Германии он не относится!

В условиях современных войн ВВС держав, действующих по так называемым внешним операционным линиям, располагают еще в большей степени, чем наземные войска, возможностью связывать силы своего противника, наносить по нему сокрушительные удары и в то же время уклоняться от решительного удара с его стороны. Сражающаяся в окружении держава может преодолеть эту изматывающую стратегию только в том случае, если она располагает многократно превосходящими силами авиации. Война на два (и более) фронта изматывает авиационные части еще больше, чем наземные войска, которые имеют возможность получить некоторый отдых, хотя бы во время транспортировки по железным дорогам. Необходимой предпосылкой успеха сражающейся в окружении державы является также наличие мощной, хорошо обеспеченной и защищенной аэродромной сети во внутренних районах страны. Как показал опыт второй мировой войны, такая база в Германии создана не была!

Нам могут возразить, что немецкое руководство строило, мол, свои расчеты на том, чтобы громить своих менее сильных противников поодиночке и этим путем привести всю коалицию к развалу. Для такого варианта численность немецких ВВС в 1939 году могла считаться достаточной.

Как же обстояло дело с этим вопросом?

Поскольку немецкое верховное главнокомандование исходило в своих стратегических планах из недостаточной общей численности вооруженных сил на случай развертывания «большой войны», то и авиационным соединениям приходилось рассчитывать при выполнении своих тактических задач на весьма ограниченное количество самолетов. При наличии такого крупного недостатка любая стратегия рискует превратиться в самообман, который в конечном счете сводится к тому, что, одерживая тактические победы, вооруженные силы страны медленно, но верно подвергаются стратегическому изматыванию, переходящему затем в полное истощение сил.

Для обеспечения успеха большое значение имеет не только общее количество имеющихся у ВВС самолетов и не только штатная или плановая численность, гораздо большую роль играет умение высшего авиационного командования так организовать боевое использование своих сил, чтобы неизбежная разница между общим количеством самолетов и фактической численностью боеспособных самолетов удерживалась на минимальном уровне!

Опыт первой мировой войны и практика учебно-боевой подготовки авиационных частей накануне второй мировой войны убедительно показывали, что даже при проведении больших тактических учений в условиях мирного времени, не говоря уже об условиях войны, число боеспособных самолетов в авиационных частях быстро уменьшалось. В среднем можно считать, что эта норма была порядка 60—70%. Перед началом летно-тактических учений мирного времени, точно так же как и перед началом всей войны и ее отдельных наиболее важных операций, должна иметься возможность повысить процент боеспособных самолетов в частях и тем самым общую боеспособность авиационных частей. Тогда первые удары приобретают наибольшую силу. При этом необходимо считаться с тем, что в ходе войны поддерживать боеспособность авиационных частей на высоком уровне чрезвычайно трудно.

Это легко понять в свете неизбежных на войне задержек со снабжением, увеличения протяженности коммуникаций и воздействия противника.

Все эти факты могли оказать парализующее влияние как на немецкую стратегию, так и на постановку и выполнение отдельных конкретных задач. Боевые возможности авиации должны были неизбежно снижаться по мере удлинения ее коммуникаций, расширения фронтов и распыления соединений.

Приведенные выше соображения не привели, однако, немецкое руководство к отказу от идеи «рискованного наступательного удара». Наоборот, они значительно ускорили нанесение этого удара, вызвав стремление использовать имевшееся превосходство для проведения «ограниченной» войны.

В ходе войны получилось, что расширение выпуска авиационной продукции и другие материально-организационные мероприятия не смогли обеспечить своевременной компенсации потерь, приводивших к снижению боеспособности авиационных частей; они не смогли дать в руки этих частей того превосходства в силах, которое было необходимо для успешного выполнения стратегических задач.



До войны и, как это ни странно, в ходе ее — вплоть до 1942 года — немецкие ВВС строились с расчетом на использование их в непродолжительной войне. Это особенно ярко выявилось в войне с Россией, а также во время военных действий в Африке. Расход сил и средств становился все большим, а превышение выпуска самолетов над потерями — все меньшим. Нарастания сил не получилось!

Мероприятия по увеличению выпуска авиационной продукции, которые начали проводиться только в 1943—1944 годах, были слишком запоздалыми, чтобы коренным образом изменить обстановку. К указанному периоду времени противник, используя потенциальные возможности всего мира, настолько обогнал Германию, что ликвидировать это отставание стало уже невозможно!

Стратегические планы немцев не содержали в себе никаких неосуществимых задач. Однако политические концепции верховного руководства Германии заставили очень многие страны перейти в стан ее врагов; при ведении войны на истощение эти враги располагали исключительными преимуществами как в смысле географического положения, так и в отношении потенциальных возможностей. Перед лицом таких преимуществ отлично оснащенные немецкие вооруженные силы оказались в конечном счете беспомощными, ибо военный потенциал Германии был ограничен и, разумеется, не мог равняться с потенциалом противостоящей ей коалиции.

«Счастливая стратегия» войны на суше вначале, казалось, была вполне успешной для немцев. Однако затем, под влиянием изматывающей стратегии вражеской коалиции, боевая мощь вооруженных сил Германии, и в частности ее ВВС, пала точно так же, как падает бык на арене под ударами своих многочисленных противников.

После того как войну не удалось локализовать разгромом Польши, верховное командование немецких вооруженных сил и главное командование ВВС повели «большое наступление» в Западной Европе, имея, однако, в своем распоряжении явно недостаточные для этого силы. В 1940 году поставленные задачи еще удалось выполнить; радиус действия немецких бомбардировщиков хотя и в обрез, но все же позволял прикрыть весь район боевых операций. Если бы англичане продолжили свое сопротивление у берегов Ла-Манша, а французы — в Южной Франции и Северной Африке, то недостаточность сферы воздействия немецкой бомбардировочной авиации выяснилась бы сразу же и с полной очевидностью. Вскоре эта ограниченность действительно обнаружилась, но тем не менее руководители немецкой авиации упорно не желали признать этот факт! Отдельные крупные достижения небольших авиационных подразделений не могли, конечно, возместить недостаточность радиуса действий основной массы немецких самолетов, и это стало ахиллесовой пятой ВВС Германии.

Наступательные операции немецких вооруженных сил с 1940 года — почти незаметно для руководства Германии — постепенно превращались в межконтинентальную войну на истощение. Немецкие ВВС начали неизменно терпеть одно поражение за другим во время своих действий над Англией и в Атлантике.

Война на истощение принимала все более и более широкий размах. Немецкие военно-воздушные силы — важнейшее средство ведения тотальной войны над странами и континентами — оказались в этих условиях недостаточными в количественном отношении и не могли соответствовать предъявлявшимся к ним требованиям. Речь шла при этом не только о качестве и силах немецкой авиации — дело было в духовном и материальном потенциале всего германского государства в целом.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

В данной книге перед глазами читателя разворачивается картина событий второй мировой войны, величайшей войны, когда-либо происходившей на земном шаре. Место, которое эта война занимает в истории, определяется прежде всего огромными размерами театров военных действий, большой интенсивностью борьбы, захватывавшей подчас и гражданское население, небывалым ростом вооруженных сил, использованием над полем боя мощной авиации, эффективностью нового вооружения, многообразием новых родов войск, наличием огромного количества технических вспомогательных средств, а также — не в последнюю очередь — тем духом, которым были проникнуты войска обеих воюющих сторон.

Политические и психологические причины минувшей войны лежат в Версальском мирном договоре. Из хаоса первой мировой войны этот, с позволения сказать, «договор» не создал в Европе никакого настоящего нового порядка. Он не принес людям подлинного мира. Это случилось потому, что Версальский договор был насквозь проникнут идеей военной силы и неограниченным военным, политическим и экономическим эгоизмом победителей. Он отказывал побежденному в признании его национального достоинства, наносил оскорбление его чувству чести, лишал его всех наиболее важных жизненных основ и вселял в него убеждение, что создавшееся положение не может быть долговечным.

Версальский договор создал в Центральной Европе вакуум силы, окруженный со всех сторон крупными государствами, обладавшими мощными вооруженными силами и не желавшими выполнять данное миру обещание о производстве разоружения.

Вполне справедливо замечание Якоба Буркхардта в его книге «Взгляд на всемирную историю», в которой он, между прочим, пишет, что «...важнейшие материальные и духовные сокровища нации могут расти лишь в обеспеченном силой бытии». Только сила защищает духовную, политическую и экономическую жизнь нации от несправедливости, алчности и зависти других народов. В стране, лишенной силы, свобода умирает. Это очень хорошо испытала на себе Германия после первой мировой войны.

Сознание собственного бессилия рождает в некоторых людях чувство тяжелого пессимизма, который лишает их жизнь и труд всякого смысла; оно же рождает стремление к силе, свойственное человеческой природе, и чем большее бессилие испытывает человек, тем больше он стремится к силе, особенно если речь идет о восстановлении утраченной силы. Это стремление бывает исключительно огромным тогда, когда в силе народ видит путь к свободе. На наш взгляд, именно этим и объясняются многие политические и психологические причины, приведшие народы ко второй мировой войне.

Вторая мировая война была для Германии войной на два фронта. В сентябре 1939 года на Западе возник первый фронт. Он продолжал существовать вплоть до самого конца войны, так как Гитлер сделал крупную стратегическую ошибку, отказавшись от планов вторжения в Англию, и так как позже немецкое политическое руководство не сумело воспрепятствовать вступлению в войну Соединенных Штатов Америки. Чтобы добиться этого, немцам пришлось бы, конечно, отказаться от некоторых своих принципов и ограничить свои политические и военные цели.

Боевые действия на первом фронте принимали активный характер дважды: в первый раз — во время Западной кампании в 1940 году и во второй раз — после высадки западных союзников в Северной Франции в 1944 году. Однако и в период «затишья» первый фронт продолжал су-

ществовать, постоянно оказывая влияние на политическое и военное руководство Германии.

С началом войны против России возник второй фронт — Восточный. Роковая недооценка немцами военного потенциала Советского Союза и несвоевременная мобилизация всех сил заставили их вести на этом театре гигантские сражения без всякой перспективы на достижение решающего успеха. Количество занятых здесь сил (люди и техника) было недостаточным. С начала 1943 года первый фронт стал оказывать определенное влияние на войну в России и даже в значительной мере определять решения немецкого командования, касающиеся проведения там тех или иных операций.

С точки зрения ведения войны на суше первый фронт оставался в продолжение почти всей войны «фронтом в потенци», а в отношении ведения войны на море — основным театром подводной войны. Что касается воздушной войны, то он являлся базой немецкой авиации в борьбе против Англии и ее коммуникаций, а также полосой обеспечения территории Германии от воздушных налетов. Наконец первый фронт имел решающее значение для увеличения экономического потенциала Германии.

Немецкое руководство имело весьма ограниченные возможности для захвата инициативы и удержания ее за собой; это относится не только к Восточному фронту, где немцы вообще были исключительно стеснены в выборе средств борьбы, но и к Западному. После операции против Норвегии, которая территориально относилась к действиям в рамках Западного фронта и имела целью не допустить охвата Германии с Севера, а также прикрыть Балтийское море, инициатива действий и здесь почти целиком перешла в руки противника. Единственным местом, где немцы еще могли хотя бы частично захватить инициативу, была Северная Африка. Кампания, начатая здесь, должна была укрепить позиции Италии и одновременно явиться большим ударом для Англии.

О боевых действиях на Крайнем Севере можно сказать, что, являясь продолжением Норвежской операции, они имели целью захват русских портов Заполярья. В дальнейшем после неудачных попыток немцев достигнуть своих целей фронт, образовавшийся здесь, стал выполнять функцию предполья для правого фланга Западного фронта. Действия немцев на Крайнем Севере нельзя рассматривать в отрыве от всей войны на Востоке, так же как нельзя рассматривать Балканскую операцию в отрыве от всей войны. Вследствие того, что с осени 1943 года в непосредственной близости от Балкан англо-американцы начали проведение крупной операции, некоторое время казалось, что фронт на Балканах является единственным среди всех фронтов, который, подобно двуликому Янусу, должен был смотреть и на Восток и на Запад. Но так как страны Балканского полуострова, за исключением Греции, являлись областью интересов России, то они оставались повернутыми больше на Восток, чем на Запад. Отказавшись от высадки на Балканах, западные союзники тем самым упустили весьма многообещающие возможности ведения операций и благоприятные условия для достижения значительных по своим последствиям военно-политических успехов.

Даже высадка западных союзников в Италии не привела к образованию здесь самостоятельного фронта. Итальянский театр военных действий был составной частью первого фронта и имел значение лишь в рамках этого фронта. Вне связи с ним этот театр войны был лишен всего, благодаря чему он имел бы решающее значение.

Когда в июле 1944 года первый фронт вступил в свою вторую критическую стадию, немецкое командование не имело уже достаточного количества средств для ведения борьбы, так как оно израсходовало

слишком много сил на втором фронте, израсходовало напрасно, не добившись даже того, что было вполне достижимо.

В первой мировой войне Германия также вела войну на два фронта. Немцы и тогда имели то преимущество, что вели борьбу на так называемой «внутренней линии». Но это преимущество можно использовать только тогда, когда командование в состоянии высвободить силы на одном фронте для использования их на другом и если оно имеет обладающую большой пропускной способностью железнодорожную сеть, которая связывает оба фронта. В первой мировой войне немцы имели и то и другое. Немецкое командование могло тогда силами одного фронта оказывать решающее влияние на ход сражений, происходящих на другом фронте, или перебрасывать силы с одного фронта для ведения какой-либо операции, планировавшейся на другом, буквально в последний момент, причем с точностью до одного дня.

Во второй мировой войне воздушные налеты противника из года в год приводили ко все возрастающему нарушению работы транспорта главным образом на Западе. Когда в результате высадки западных союзников в июле 1944 года первый фронт приобрел исключительное значение, дальнейшие крупные переброски войск даже со значительным опозданием в сроки были уже невозможны. Но в транспорте исключительно важную роль при использовании преимуществ «внутренней линии» играет фактор времени. В ходе второй мировой войны соблности это условие в отношении сроков перевозок становилось все труднее, и поэтому «внутренняя линия» утратила свое самое главное качество. Имевшиеся преимущества для ведения войны на два фронта оказались утраченными также и по той причине, что в период, когда борьба достигла своего кульминационного пункта, ни на одном из обоих фронтов невозможно было высвободить сколько-нибудь значительных сил. Таким образом, война на два фронта могла породить одни лишь трудности.

Но для того чтобы составить себе правильное представление о второй мировой войне и ее событиях, необходимо иметь в виду то, что, несмотря на потерю железными дорогами своего бывшего значения, они все же продолжали играть определенную роль при ведении войны. Большая пропускная способность и малая уязвимость немецких железных дорог для авиации противника, постоянно активизировавшей свои действия над территорией Германии, превращали их в ценнейший инструмент ведения войны и даже позволили весной 1945 года провести крупные переброски немецких войск, занявшие, однако, слишком много времени. Железнодорожный транспорт регулярно обеспечивал снабжение фронтов, если не принимать во внимание нарушения в его работе на Востоке, вызванные необычайными холодами зимой 1941/42 года. Наряду с гражданскими перевозками транспорт обеспечивал снабжение войск даже в самый последний период войны.

Цель войны всегда заключалась в том, чтобы сломить волю и подорвать силы противника. Целью стратегии в этом плане являлось уничтожение или обезвреживание вражеских вооруженных сил. Блокада Германии в первой мировой войне явилась причиной ведения войны также и против населения противника.

На ведение войны определяющее влияние оказывают дух времени, уровень развития техники, а также политические идеи и цели. Однако война отчасти ведется и в соответствии с ее собственными законами; она может утратить свою эффективность и оказаться бесперспективной, если политика, средством которой она является, не будет учитывать всех этих моментов. А подобное положение вещей нередко имело место и во время второй мировой войны.

Формы, которые носила эта война, немыслимы вне тенденций, заложенных в самом духе времени, и без необычайно высокого уровня развития современной техники. Дух же XX века в области политики в значительной мере характеризуется тоталитаризмом, который находит свое выражение не только в диктатурах, но и в передовых демократиях. Совершенствование техники привело к невиданному еще многообразию ее средств; оно направлено на развитие как необыкновенно тонких и точных, так и чрезвычайно сложных приборов и машин. Английский историк Тойнби видит в формах последней мировой войны результат демократизации жизни (см. его книгу «A Study of History», стр. 286).

Вторая мировая война представляет собой одну из величайших революций в области стратегии. Она почти полностью стала войной тотальной. В этой войне цель стратегии заключалась в том, чтобы сломить волю противника и уничтожить его вооруженные силы. Но борьба с вооруженными силами велась и опосредствованно, путем борьбы против самих народов и их экономики. Таким образом, борьба с вооруженными силами и с населением противника являлась центральным вопросом, занимавшим политику и стратегию.

Борьба против населения противника и его экономического потенциала велась главным образом авиацией. Блокада, служившая в эту войну тем же самым целям, была для Германии несравненно менее чувствительной, чем в первую мировую войну, так как снабжение, особенно продовольственное, было организовано хорошо и Германия имела возможность получать большое количество предметов снабжения за счет огромных оккупированных ею областей. Более чувствительной оказалась блокада Англии, правда только в первый период войны, то есть до тех пор, пока действия немецких подводных лодок были достаточно эффективными.

В результате воздушных налетов на населенные пункты и промышленные предприятия война приобрела жестокий характер. Немецкое командование в течение длительного времени сдерживало себя, прежде чем оно стало поступать так же, как это делал противник.

Английский военный писатель Лиддел Гарт в своей книге «The Revolution of War» констатирует тот факт, что первый воздушный налет на Лондон немцы совершили лишь после того, как англичане в сентябре 1940 года провели 6 ночных воздушных налетов на Берлин. Он характеризует немецкие налеты как вполне оправданную контрмеру. В Англии не были приняты во внимание предупреждения относительно недопустимости ведения войны против гражданского населения.

Характерные для последней войны явления, кроме того, бесчеловечность форм борьбы, которая выразилась в том, что большие группы населения принимали в ней участие в качестве партизан. Партизаны встречались на всех театрах военных действий, кроме Финляндии. Их методы и формы борьбы отличаются коварством и жестокостью, из-за чего борьба с ними становится исключительно трудной.

Большая роль была отведена во второй мировой войне также и пропаганде. Ее вели все воюющие стороны, используя для этого огромные средства, но она никогда не приводила противников к сколько-нибудь серьезным успехам.

Если, например, в XIX веке, несмотря на уже существовавшую в Европе всеобщую воинскую повинность, войны велись еще численно ограниченными армиями, то уже в первой мировой войне появились миллионные армии. Условием существования и боевой деятельности таких многочисленных вооруженных сил являлся высокий уровень развития техники, промышленности и транспорта. Тем не менее народы еще в те-

чение длительного времени целиком в войну не вовлекались. Во второй мировой войне эти условия получили дальнейшее развитие, в результате чего стало возможным появление еще более многочисленных вооруженных сил, обладавших повышенной маневренностью и боеспособностью, а также особенное усиление борьбы против населения противника.

Чтобы понять вторую мировую войну в целом и ее отдельные операции, необходимо постоянно иметь в виду не только политические цели, преследовавшиеся противниками, но и вооруженные силы, с помощью которых она велась. Немецкие вооруженные силы во второй мировой войне были далеко не такими, какими они были в 1914—1918 годах, и это, разумеется, не могло не повлиять на характер всей войны.

К классическим видам вооруженных сил, какими являются сухопутная армия и военно-морской флот, прибавился третий — авиация. Она предназначалась не только для выполнения самостоятельных оперативных задач на огромных театрах военных действий, но и для поддержки сухопутной армии и военно-морского флота. Благодаря авиации боевые действия распространились далеко в глубь территории воюющих стран, а предел удаления достигаемых ею целей все время увеличивался параллельно с ростом радиуса действий самолетов. Благодаря поддержке со стороны авиации тактические и оперативные возможности наземных войск значительно возросли, а военно-морские силы получили надежное прикрытие с воздуха.

Но немецкая авиация не могла развиваться в ногу с авиацией противника. Превосходство противника в авиации в ходе войны все время возрастало, отчего должна была страдать в первую очередь территория самой страны. А когда в результате летних боев 1944 года на Востоке и высадки союзников на Западе война вступила в свою самую критическую фазу, боевые возможности немецкой авиации вследствие ее неправильного развития и огромного превосходства противника в воздухе резко сократились, и она, по сути дела, утратила свое прежнее значение.

В то время как первая мировая война в области ПВО знала лишь отдельные меры, носившие характер импровизаций, теперь была создана достаточно мощная зенитная артиллерия, оснащенная современными приборами и орудиями.

Войной были рождены и парашютные дивизии, без которых современные крупные операции просто невозможны, а если и возможны, то только ценой больших потерь и огромной затраты времени.

Благодаря механизации и моторизации сухопутной армии, а также новым видам вооружения резко возросла и ее ударная сила. Это вызвало к жизни новые способы борьбы и определяющим образом повлияло на характер боевых действий на суше. Наряду с пехотными дивизиями появились части и соединения новых родов войск: танковые дивизии, мотоциклетные батальоны, бригады самоходной артиллерии, истребительно-противотанковые части и подразделения, а также моторизованные части и подразделения службы тыла.

В связи со значительным качественным и количественным ростом технических средств связи управление войсками и служба информации стали более надежными.

Вместе с тем некоторые рода войск, как например кавалерия, окончательно утратили свое значение.

Крупные корабли немецкого флота по своей конструкции и вооружению значительно превосходили корабли противника. Но вследствие того, что противник имел огромное численное превосходство, немецкие ВМС не были в состоянии полностью использовать свои боевые возможности и оказывать решающее влияние на ход войны на море. Как и следовало

ожидать, господство на море противник сохранил за собой, и это особенно затруднило немцам проведение отдельных операций, в частности в Африке.

В первый период войны немецкие подводные лодки, техническое оснащение и радиус действий которых значительно превосходили соответствующие данные подводных лодок времен первой мировой войны, являлись весьма эффективным и крайне опасным средством борьбы на море. Но уже летом 1942 года, после того как англичане изобрели способ обнаружения лодок при помощи радиолокаторов, деятельность немецких подводных лодок была парализована. Надводные корабли, в том числе и крупные, применявшиеся в широких масштабах для борьбы с торговым флотом и транспортами противника, не могли компенсировать собой потерявший свое значение подводный флот.

Подвиг немецких вооруженных сил во второй мировой войне не имеет себе равных по своему величию; к тому же они все время вынуждены были вести борьбу с численно превосходящим противником и не имели для этого достаточных средств. Это было бы невозможно, если бы Германия не имела воспитанных поколениями прекрасных солдат и не располагала бы высокоталантливыми военачальниками. И если в конце концов война все же была проиграна, то в этом немецкие вооруженные силы поистине неповинны.

\* \* \*

Все авторы данной книги принимали непосредственное участие в прошедшей войне, занимая должности, которые позволяли им видеть и понимать события. По этой причине, а также по своим личным качествам они, как никто, обладают возможностями для точного описания этих событий. В их работе ими руководило стремление быть объективными и обстоятельно и документированно излагать материал.

*Генерал-полковник в отставке фон Рендулич*

**СУХОПУТНАЯ АРМИЯ ГЕРМАНИИ**

К осени 1939 года Германия имела сухопутную армию, состоявшую из 39 пехотных дивизий, 3 горно-егерских дивизий, 5 танковых дивизий, 4 легких дивизий, 1 кавалерийской дивизии.

Это была, без сомнения, весьма внушительная сила, если принять во внимание, что создавалась она в течение менее 6 лет и что ее основой были всего-навсего 7 пехотных и 3 кавалерийских дивизии рейхсвера, а также 6 австрийских бригад, вошедших в германскую армию в 1938 году. Помимо вышеуказанных 52 крупных соединений, было сформировано много дивизионных частей и подразделений и большое количество корпусных частей и частей резерва главного командования (артиллерия РКК, части связи, инженерные и другие специальные части).

В случае войны армия мирного времени должна была служить основой для стратегического развертывания сил. Кроме того, существовавшие в мирное время учебные подразделения должны были получить некоторые незначительные контингенты за счет соединений первой очереди и составить ядро формирования других войск РКК и 51 дивизии второй, третьей и четвертой очередей (исключительно пехотные дивизии).

Положения Версальского договора относительно оснащения сотысячного рейхсвера оказали положительное влияние на вооружение сухопутной армии в том смысле, что при строительстве новой армии не было нужды использовать устаревшую технику.

Соединения первой очереди были оснащены почти сплошь новейшей техникой, поэтому они имели перед соединениями сухопутных армий других европейских государств то преимущество, что располагали более высоким по качеству и, что очень важно, однотипным вооружением.

Правда, того небольшого периода времени, которое имелось в распоряжении немцев до начала войны, оказалось недостаточно, чтобы подготовить однотипное современное вооружение и для дивизий других очередей. Пришлось использовать наряду с незначительными запасами австрийской армии вооружение, полученное после роспуска чехословацкой армии. Обусловленные этим трудности со снабжением войск требовали особо тщательной подготовки, которая, правда, была детской игрой, в сравнении с проблемами, возникшими в ходе войны, когда немецкой армии было предоставлено оружие и снаряжение почти всех европейских государств.

Подготовка личного состава рейхсвера была весьма тщательной и серьезной, и это создало хорошую основу для быстрого увеличения численности офицерского и унтер-офицерского состава новой немецкой армии.

Наряду с большим количеством способных унтер-офицеров, имевших опыт воспитания и обучения солдат сотысячной армии и произведенных затем в офицеры, немцы располагали определенным числом профессиональных солдат, а это давало возможность укомплектовать



новые соединения достаточным количеством первоклассных унтер-офицеров. Благодаря усилиям этих унтер-офицеров в новую армию были перенесены и основные традиции воспитания и обучения войск, существовавшие в старой армии. В результате качество войск несколько не снизилось даже в условиях постоянного разбавления их необученными контингентами.

Менее благоприятными были условия для увеличения офицерского состава. Значительное количество офицеров сухопутной армии рейхсвера, особенно молодых возрастов, перешло в военно-воздушные силы. Подготовка достаточного резерва молодых офицеров требовала, однако, затраты большого количества времени, на которую политическое руководство пойти не могло. Само собой разумеется, что здесь возникало много трудностей, вынуждавших прибегать к различным временным мерам и импровизациям, которые не всегда являлись удовлетворительными.

Несмотря на это, те уроки в области тактики и оперативного искусства, которые уже были извлечены руководством сухопутной армии рейхсвера из опыта первой мировой войны, сделались все же достоянием значительно увеличившегося офицерского корпуса. Эти уроки принципиально отличались от тех выводов, которые были сделаны, в частности Францией, из позиционной войны и войны техники 1916—1918 годов и состояли в том, что решения исхода битвы и войны надо искать в маневренных операциях, опираясь на тесное взаимодействие авиации с наземными войсками, в частности с танковыми и моторизованными.

Всякому, кто знаком с необычайно сложным и многообразным инструментом, какой представляет собой оснащенное современными средствами борьбы войсковое соединение, станет ясно, что требования, предъявлявшиеся боевыми действиями к командирам всех степеней, не всегда могли быть полностью выполнены всеми представителями сильно разросшегося офицерского корпуса. Тот факт, что после тренировок, возникших в первый период войны, и особенно после того, как с окончанием Польской кампании стало возможно еще раз улучшить качество боевой подготовки войск и использовать только что полученный боевой опыт, все соединения сумели доказать в войне против Франции свое превосходство над ее вооруженными силами, считавшимися до сих пор самыми мощными в Европе, свидетельствует о той здоровой основе, на которой, несмотря на всю поспешность строительства, была создана сухопутная армия Германии.

Качество и боевые возможности немецких войск удивили не только стороннего наблюдателя, но и собственное командование, которое с большим опасением приступило к выполнению поставленной ему государственным руководством задачи по ведению молниеносной войны против Запада. Поразительно быстрый разгром Франции создал в Европе такую обстановку, на которую командование не смело и рассчитывать. Поэтому, вероятно, оно и не провело более широких подготовительных мер, необходимых для использования этой обстановки.

*Генерал-майор в отставке фон Бутлар*

**ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫСШИХ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ГЕРМАНСКИХ  
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

К началу второй мировой войны Германия имела такие высшие военные органы управления, которые по своей организации с теоретической точки зрения можно было считать идеальными и во всех отношениях современными.

Во главе всех вооруженных сил стоял главнокомандующий вооруженными силами. Единственное исключение составляли вначале войска «СС». Однако когда Гитлер после ухода в отставку фельдмаршала фон Бломберга в феврале 1938 года сам стал главнокомандующим, то, разумеется, было устранено и это неудобство. В качестве штаба верховный главнокомандующий имел ОКВ.

Верховному главнокомандующему подчинялись все три вида вооруженных сил: сухопутная армия, военно-воздушные силы и военно-морской флот, во главе которых стояли свои главнокомандующие и которые являлись самостоятельными и равноправными составными частями вооруженных сил.

Взаимодействие между видами вооруженных сил обеспечивалось соответствующими директивами верховного главнокомандующего, то есть Гитлера. В различных областях, в частности в области вооружения и административного управления, была установлена так называемая система ответственности, сводившаяся к тому, что один вид вооруженных сил в целях экономии кадров и материальных средств отвечал за обеспечение всех вооруженных сил необходимыми общими видами вооружений и решал административными вопросами, касавшимися всех видов вооруженных сил.

В результате того, что в одном лице были соединены верховный главнокомандующий и глава государства, существовала возможность быстрого и оперативного использования в интересах военного руководства всех невоенных, но важных для ведения тотальной войны государственных органов.

Сколь идеальной ни представлялась внешне организация военного руководства, однако уже вскоре после начала войны стало ясно, что в ней имеются крупные недостатки. Лично вмешиваясь в военное руководство, все больше беря на себя ответственность за других и постоянно пользуясь аппаратом военного руководства, Гитлер настолько увяз в мелочах чисто тактического порядка, что утратил необходимую для главы государства способность выделять главное и не находил больше ни покоя, ни времени для того, чтобы заниматься проблемами внутреннего руководства государством. От этого метода, конечно, страдало и само военное руководство, так как обусловленные каждым конкретным изменением обстановки специфические оперативные вопросы все больше и больше заслоняли собой перспективы общего стратегического руководства.

Кроме того, применявшийся Гитлером все откровеннее тезис о разделении ответственности и стремление к тому, чтобы никто из его по-

мощников не сосредоточивал в своих руках слишком большой власти, все более подрывали работоспособность центральных военных органов управления. Главкомандующие видами вооруженных сил, подчиненные непосредственно Гитлеру, часто использовали свои личные отношения с ним в целях удовлетворения своекорыстных требований, не считаясь с тем, какие проблемы выдвигала война в целом. Вследствие того, что между Гитлером и главнокомандующим ВВС Герингом, а во второй половине войны до некоторой степени и главнокомандующим ВМС Деницем существовали самые тесные отношения, заявки этих главнокомандующих ввиду отсутствия авторитетного и беспристрастного советника часто удовлетворялись в ущерб сухопутной армии.

Когда Гитлер после увольнения фельдмаршала фон Браухича (1941 год) принял и командование сухопутной армией, то в результате этого, с одной стороны, правда, стали лучше учитываться требования сухопутной армии, но, с другой стороны, оказался еще более нарушенным четкий порядок подчиненности в вооруженных силах. Следствием того факта, что Гитлер, будучи верховным главнокомандующим, одновременно был и своим собственным начальником, явилось еще большее ухудшение и без того уже недостаточного руководства вооруженными силами в целом. К тому же надо добавить, что как раз именно в период, когда общая обстановка требовала исключительного сосредоточения сил и централизации управления войсками, ОКВ, ведавший оперативными вопросами в рамках всех вооруженных сил, стал все больше и больше вовлекаться в оперативное руководство сухопутной армией. Поэтому круг задач по ведению развернувшейся на огромных пространствах коалиционной войны со всеми ее оперативными, военно-политическими, военно-экономическими вопросами и вопросами снабжения войск, круг задач, значение которых в связи с постоянным расширением войны все время возрастало, все больше отступал на задний план перед узкоограниченными задачами по руководству боевыми действиями на изъятых из ведения главного командования сухопутной армии театрах военных действий (Финляндия, Норвегия, Дания, Голландия, Бельгия, Франция, Северная Африка, Италия и Балканы). Из-за этого между генеральным штабом сухопутной армии и главным штабом вооруженных сил возникли такие же трения, какие существовали в первую мировую войну между главным командованием сухопутной армии и главным командованием Восточного фронта.

Остро ощущавшееся отсутствие у Гитлера ответственного советника по вопросам, касавшимся всех вооруженных сил, обусловленный развитием событий параллелизм и соперничество обоих штабов в оперативном руководстве действующей армией, не всегда ясное разграничение командной власти и порядка подчиненности при совместных действиях различных видов вооруженных сил, а также вмешательство органов государственной власти и партийных организаций в военно-политические вопросы на оккупированных территориях, в организацию военной промышленности и частично даже в вопросы, касающиеся личного состава и руководства самими вооруженными силами, все более затрудняли ясное и четкое управление войсками.

К этому добавлялось еще и то ненормальное положение, что всякое авторитетное управление в Германии начиналось и кончалось Гитлером. В работе подчиненных лиц и учреждений он насаждал такую практику, когда в результате неясного разграничения сфер ответственности одни и те же задачи часто выполняли самые различные учреждения. Он ожидал, что вызванное этим соперничество заставит людей работать с максимальным напряжением сил. Но вместо этого много энергии, как правило, затрачивалось на бесполезную борьбу, которая шла между инстанциями,

чувствовавшими себя ответственными за ту или иную задачу, и часто проделывалось много пустой и безответственной работы, так как несколько инстанций, не ставя друг друга даже в известность, планировали использование людей и техники для достижения одной и той же цели.

Следствием этого организационного хаоса, рожденного неприязнью Гитлера к экспертам, и хаоса в управлении войсками являлось то, что почти все сколько-нибудь важные вопросы, которые при четкой организации безо всякого труда могли быть решены соответствующими министрами, нужно было докладывать для решения самому Гитлеру. В результате Гитлер снова сверх меры загружался решением проблем второстепенного значения; однако этим он хотел доказать своим сотрудникам, что только он один в состоянии управлять механизмом государственного аппарата. И, наконец, только так называемый «приказ фюрера» мог быть серьезно рассмотрен и выполнен соответствующими инстанциями.

Сосредоточение всех вопросов государственного руководства в руках одного человека привело в конце концов к тому, что в военном руководстве, как и в других важных областях, стал одерживать верх образ мышления, все больше и больше отдалявшийся от реальной стратегической и оперативной обстановки. Гитлер же не обращал внимания на все предложения его ответственных советников и полагал, что он может следовать своим необоснованным планам и мечтам, не учитывая действительного развития обстановки. Его все более покидало чувство меры, которое заставляет повиноваться фактам даже самую твердую волю.

Только в том случае, если читатель при изучении операций второй мировой войны будет постоянно иметь в виду особенности организации высших органов немецкого военного руководства и то влияние, которое Гитлер лично оказывал на принятие оперативных, а иногда даже и тактических решений, он сможет объективно оценить подвиг немецкого военного командования и войск. До тех пор, пока политическое руководство в своих требованиях, по крайней мере в основных вопросах, учитывало мнение военных советников, перед войсками ставились задачи, выполнение которых лежало в рамках возможного (Польская кампания, Норвегия, Западная кампания 1940 года). С того же момента, когда политическое руководство стало ставить вооруженным силам задачи, превосходившие возможности войск (война с Россией), а Гитлер попытался компенсировать этот недостаток еще большим вмешательством в военное руководство, стратегические и оперативные принципы оказались полностью нарушенными, что, разумеется, не могло не привести немцев к крупным неудачам. Политические, экономические и пропагандистские соображения, равно как и стремление сохранить свой престиж, привели к таким неудачным операциям, как наступление под Киевом, наступление на Кавказе, оборона Туниса, окружение в районе Фалеза, эвакуация Крыма, наступление в Арденнах и другие, которые можно понять только как следствие распада немецких высших органов управления, начавшегося еще зимой 1941/42 года.

*Генерал-майор в отставке  
фон Бутлар.*

## ЛИЧНЫЙ СОСТАВ НЕМЕЦКИХ ВВС В 1941 году

1941 год имел для исхода войны особое значение: именно в этом году начались военные действия на два фронта, что в первую мировую войну привело Германию к поражению. Все командные инстанции, трезво оценивавшие обстановку, всячески старались воспрепятствовать возникновению второго фронта. Однако требовавшая больших людских жертв война с Россией была начата, и притом в такой момент, когда вопрос о резервах начинал приобретать исключительную остроту.

21 мая 1935 года в Германии была вновь введена всеобщая воинская повинность. Сначала срок действительной службы равнялся одному году, а с 1936 года он был продлен до 2 лет. Непосредственно призыв в вооруженные силы распространялся только на лиц рождения 1914 года и моложе. Иначе говоря, в армию призывались как раз те возрастные контингенты, численность которых была сильно снижена уменьшением рождаемости во время первой мировой войны. Люди, родившиеся в период с 1901 по 1913 год включительно, на действительную службу не брались, образуя так называемый эрзац-резерв (запас призывников). Обучение данных контингентов проводилось по мере возможности в форме краткосрочных сборов. Более длительную подготовку наладить было нельзя в связи с недостатком учебных помещений, отсутствием достаточного количества квалифицированных инструкторов и преподавателей, а также в связи с потребностями промышленности и других отраслей хозяйства в рабочей силе. По этим причинам из указанных контингентов подготовку прошла только весьма незначительная часть.

Ограниченная численность так называемых «контингентов военного времени» (рождения 1915—1918 годов) вскоре вынудила немецкое руководство начать призыв на действительную службу еще более молодых возрастных контингентов, так как без этого нельзя было обеспечить приход в вооруженные силы достаточного количества новобранцев. Однако численность более молодых возрастных контингентов оказалась значительно сокращенной, поскольку еще раньше из их состава в те или иные войсковые части поступило значительное количество добровольцев.

До начала войны удалось полностью обучить и уволить в запас только два контингента; кроме того, небольшая часть людей рождения 1901—1913 годов прошла краткосрочные территориальные сборы.

Для развертывания многочисленной армии военного времени указанных сил было недостаточно. С началом войны на военную службу было призвано 1,2 млн. человек рождения 1900 года и старше, в том числе — значительное количество участников первой мировой войны. После увеличения сети учебных частей стало проводиться усиленное обучение контингентов рождения 1901—1913 годов, а также лиц, подлежащих очередному призыву на военную службу. Чаще всего проводимая подготовка ограничивалась трехмесячным сроком, причем в ходе войны и этот срок пришлось сократить.

До 1940—1941 годов требования ВВС и других видов вооруженных сил на людские ресурсы для пополнения и формирования частей в основ-

ном еще удавалось удовлетворять, однако уже в 1940 году со стороны командных инстанций армии, флота и авиации были отмечены первые нарекания по поводу недостаточного количества и качества приходивших в войска пополнений. В письменном отношении, датированном 14 октября 1941 года и подписанном начальником ПВО страны, который в тот период ведал в главном штабе ВВС вопросами комплектования, говорилось следующее:

«Еще год тому назад начальник ПВО страны в неоднократных устных указаниях, а также в своем письменном распоряжении от 13 ноября 1940 года обращал внимание на положение с комплектованием ВВС и вооруженных сил в целом, подчеркивая серьезность положения и необходимость экономного распределения личного состава.

В 1941 году положение с пополнением еще более обострилось. Почти весь имевшийся эрзац-резерв уже призван на военную службу».

На 4 августа того же года общая численность военнослужащих немецких вооруженных сил составляла 7331 тыс. человек, которые распределялись следующим образом:

Сухопутные войска . . . . .	5 200 000
ВВС . . . . .	1 570 000
ВМС . . . . .	421 000
Войска «СС» . . . . .	140 000

Число военнообязанных рождения 1897—1923 годов, которые к этому времени еще не были призваны в вооруженные силы, равнялось 9875 тыс. человек. По категориям они распределялись следующим образом:

Забронированные в гражданском секторе . . . . .	5 518 000
Непригодные к военной службе . . . . .	3 374 000
Еще не призванный эрзац-резерв . . . . .	983 000

Только что упомянутый эрзац-резерв состоял из следующих возрастных групп:

Рождения 1897—1899 гг. . . . .	163 000
» 1900—1909 гг. . . . .	47 000
» 1910—1921 гг. . . . .	25 000
» 1922 г. . . . .	367 000
» 1923 г. . . . .	381 000

При этом необходимо пояснить, что эрзац-резерв рождения 1922 года был зарегистрирован в качестве такового только осенью 1941 года и мог быть призван в армию лишь в 1942 году. Эрзац-резерв рождения 1923 года должен был пройти обучение только весной 1942 года, поэтому на его использование можно было рассчитывать лишь в конце 1942 года.

Изменение численности ВВС до 1941 года видно из приводимой ниже таблицы (в тыс. человек).

Средняя ежегодная потребность немецких ВВС в пополнениях составляла примерно 500 000 человек; это было связано главным образом с увеличением количества зенитной артиллерии и войск связи ВВС.

Начиная с 1941 года недостаток людских ресурсов ограничивал возможность проведения плановых и внеплановых формирований. Военно-воздушные силы и в особенности зенитно-артиллерийские части были вынуждены все шире использовать так называемый «подручный персонал», то есть физически неполноценных и пожилых людей, учеников средних школ (начиная с 15-летнего возраста), добровольцев из числа военнопленных (особенно советских). Несколько позднее в ВВС стали привлекаться и женщины. Для возмещения растущих потерь приходилось

Таблица 1

Части ВВС	До войны	В начале войны	На 20. 5. 41 г
Летные . . . . .	208	366	526
Зенитно-артиллерийские . .	107	258	500
Связи . . . . .	58	138	243
Строительные . . . . .	—	118	153
Охранно-этапные . . . . .	—	—	36
<b>Всего . . . . .</b>	<b>373</b>	<b>880</b>	<b>1458</b>

пополнять фронтовые части за счет ослабления войсковых частей, находившихся на спокойных фронтах, а убывших оттуда заменять «подручным персоналом». Последнее мероприятие вело к дальнейшему снижению боеспособности тех частей, которые уже находились на фронтах.

Развитие событий на фронтах в 1941 году и большая потребность в людских ресурсах побудили немецкое верховное главнокомандование взять с 1942 года дело распределения новых контингентов в свое непосредственное ведение и проводить его с учетом действительных потребностей. До этого времени в вооруженных силах действовали следующие, заранее установленные процентные нормы распределения людских ресурсов между отдельными видами вооруженных сил (в %):

Сухопутные войска . . . . .	63,0
ВВС . . . . .	24,0
ВМС . . . . .	10,2
Войска «СС» . . . . .	2,8

До 1941 года количество выделявшегося в распоряжение ВВС личного состава было более или менее достаточным; теперь же оно не покрывало даже текущих потребностей. Общая военная обстановка и распространение войны на территорию почти всей Европы вынуждали командование ВВС увеличить количество зенитно-артиллерийских частей, а потребность в улучшении технического оснащения заставляла расширять и войска связи ВВС. Летные части не встречали до самого конца войны никаких особых трудностей с пополнением, поскольку имевшаяся потребность обычно перекрывалась с избытком притоком добровольцев. К тому же темпы развертывания авиации не были такими высокими, как это наблюдалось в остальных составных частях ВВС. Более того, к концу войны из-за недостатка в самолетах и в особенности бомбардировочных численность авиации начала сильно снижаться.

Война с Россией стала для немецких вооруженных сил постоянным источником растущих потребностей в пополнении людьми. До начала похода в Россию потери Германии в живой силе были ограничены. Теперь же они все больше и больше давали себя знать. Появилась потребность в увеличении и охранно-этапных войск как для оккупированных областей России, так и для других районов.

Эффективность действий немецкой авиации снизилась почти на всех фронтах из-за недостатка самолетов нужных образцов; параллельно происходило и падение влияния ВВС среди других видов вооруженных сил, а значит, и соответственное уменьшение авторитета Геринга. На практике это проявилось в первую очередь в том, что органы, ведавшие

комплектованием и пополнением, а также само верховное главнокомандование все настойчивее требовали от ВВС передачи другим видам вооруженных сил солдат молодых возрастов, которые, по их мнению, использовались в ВВС недостаточно полно. Было решено пойти навстречу этим требованиям и вместе с тем доставить удовлетворение Гитлеру, который уделял совершенно особое внимание потребностям Восточного фронта. По специальному приказу Геринга было начато формирование так называемых «авиаполевых дивизий» общей численностью примерно в 220 тыс. человек. Эти дивизии, предназначенные для использования в качестве пехоты на Восточном фронте, продолжали числиться за своим видом вооруженных сил, напоминая в этом отношении дивизии «Ваффен-СС»<sup>1</sup>. Своим непосредственным участием в боях «авиаполевые дивизии» должны были облегчить положение немцев на Восточном фронте и тем самым увеличить вклад ВВС в дело достижения победы над Россией.

Одна «авиаполевая дивизия» была создана на Восточном фронте еще зимой 1941/42 года, когда было приостановлено немецкое наступление под Москвой и на многих других участках фронта возникло угрожающее положение. В этот период первые «авиаполевые» части еще комплектовались по принципу добровольности. Люди, шедшие в первые «авиаполевые полки», были, как правило, отличными солдатами, обладавшими высоким боевым духом. Хуже обстояло дело с командным составом: большинство офицеров и унтер-офицеров не имело почти никакого понятия о ведении наземного боя, и лишь немногие из них располагали боевым опытом настоящей войны.

Начиная с осени 1942 года по требованию органов комплектования в ВВС были проведены мероприятия по высвобождению значительного количества людей, пригодных для непосредственного участия в боях. Вместо них в ВВС были присланы молодежь допризывного возраста, женщины, а также волонтеры из числа военнопленных. Выпущенное по этому поводу «Воззвание рейхсмаршала Геринга» придавало уходу выделенных людей в «авиаполевые дивизии» видимость добровольности. Указанное «Воззвание» безоговорочно выполнялось всеми служебными инстанциями ВВС вплоть до высших штабов, хотя при этом и возникали законные сомнения. Все пригодные для фронта солдаты рождения 1906 года и моложе (независимо от наличия специальной подготовки), находившиеся в частях ВВС на всех остальных (кроме русского) театрах военных действий, передавались этими частями в «авиаполевые дивизии» на основании добровольных рапортов самих военнослужащих. Данное мероприятие коснулось главным образом зенитной артиллерии и частей аэродромного обслуживания.

В «авиаполевые дивизии» были выделены самые лучшие солдаты и самое лучшее вооружение. Среди переданных было много молодых людей, которые в условиях мирного времени отбывали бы еще срок действительной службы. Однако у этих новых формирований не было таких командиров, которые имели бы достаточный опыт наземного боя или хотя бы соответствующую общевойсковую подготовку. Этот недостаток был характерен для всей массы офицерского и унтер-офицерского состава «авиаполевых дивизий», за исключением некоторой части командного состава, прибывшего из зенитной артиллерии. Несмотря на охватывавшее людей воодушевление, было невозможно ожидать, чтобы за короткое время, предоставленное для формирования «авиаполевых дивизи-

<sup>1</sup> Боевые соединения, укомплектованные из состава войск «СС» и использовавшиеся на фронте как обычные полевые войска, однократно с той разницей, что командование ими осуществлялось через органы «СС», а не по линии фронтового командования. — *Прим. ред.*



зий», офицеры, годами работавшие за письменным столом в штабах или же в наземных службах авиационных баз, успели набрать знаний, нужных пехотинцу, и передать их своим подчиненным. Было бы гораздо целесообразнее перевести весь этот ценный человеческий материал целиком и полностью в непосредственное распоряжение сухопутных войск. Однако Геринг решительно воспротивился этому.

Зимой 1942/43 года на Северном Донце и на Дону для немцев сложилось угрожающее положение. Вопреки имевшимся принципиальным указаниям первые две «авиаполевые дивизии» были спешно переброшены на самолетах к угрожаемому участку фронта и сразу же введены в ожесточеннейшие оборонительные бои. Отдельные подразделения «авиаполевых дивизий» сражались отлично, однако в целом такое боевое использование было не по плечу подобным соединениям, в результате чего они несли тяжелые потери.

«Авиаполевые дивизии», сформированные в дальнейшем, сначала использовались для действий во Франции, Бельгии, Норвегии и Греции с тем, чтобы несколько улучшить их боевую подготовку. Однако в 1943 и в особенности в 1944 годах всем «авиаполевым дивизиям» пришлось участвовать в самых ожесточенных боях, показывая на своем примере, насколько пагубен недостаточный уровень боевой подготовки, даже при наличии прекрасного личного состава и хорошего вооружения.

Использование «авиаполевых дивизий» в 1942—1943 годах в наземных боях явилось бессмысленной растратой квалифицированных кадров ВВС, которая не принесла вместе с тем никакого существенного облегчения войскам Восточного фронта. Военно-воздушные силы Германии, в особенности зенитная артиллерия, служба связи и части аэродромного обслуживания, лишились многих специалистов, убыль которых возместить было не так легко. Так, например, зенитная артиллерия потеряла большое количество дальномерщиков, прибористов и оружейных техников; она лишилась также ряда офицеров, на подготовку которых было затрачено много времени и средств и которые отбирались в зенитную артиллерию при наличии у них определенных интеллектуальных и физических данных. Откомандирование людей молодых возрастов в «авиаполевые дивизии» явилось одной из причин значительного снижения боевой эффективности ВВС, которое наблюдалось с 1941—1942 годов.

Методы создания «авиаполевых дивизий» были затем использованы и при расширении так называемых «воздушнодесантных войск». В наземных сражениях в Италии и России погибло значительное количество парашютистов и других специалистов ВДВ, а между тем эти войска после операции в мае 1941 года по захвату Крита ни разу не были использованы по назначению, продолжая, однако, числиться в составе ВВС.

Остатки «авиаполевых дивизий» были в 1943 году полностью и окончательно переданы в состав сухопутных войск.

Авиационные, то есть непосредственно летные, соединения были затронуты описанными выше мероприятиями только в части обеспечивающих их действия наземных служб. При расформировании бомбардировочных соединений, которое было начато в 1943 году, из личного состава авиации были произведены некоторые изъятия; однако в основном все дело свелось к тому, что летчики-бомбардировщики были перенесены на летчиков-истребителей.

До начала войны с Россией Гитлер обещал военно-воздушным силам, что «по окончании Восточного похода» из состава сухопутных войск будет высвобождено примерно 500 тыс. человек, которые дадут возможность усилить производство авиационного вооружения и снова развернуть войну против Англии. Однако это обещание повисло в воздухе, более

того, на практике выходило так, что ВВС все время ослаблялись ради усиления сухопутных войск. Выполнение данного Гитлером обещания с самого начала вызывало немало законных сомнений. В качестве подтверждения этого можно, например, привести следующую выдержку из циркуляра «начальника ПВО страны» от 14 октября 1941 года, в которой говорится:

«После окончания или приостановки операций на Востоке можно ожидать улучшения положения с комплектованием ВВС в связи с уменьшением численности сухопутных войск и передачей части личного состава из наземной армии в военно-воздушные силы. Однако надо заранее предостеречь себя от преувеличенных надежд, так как на освобождаемые людские ресурсы уже претендует военная промышленность».

После 1941 года оказалось, что сделанные в свое время обещания не выполнимы. Война оказалась ненасытным Молохом, непрерывно поглощавшим людские ресурсы Германии.

Может вызвать удивление, что в 1941 году из 9875 тыс. военно-обязанных 5518 тыс. человек имели бронь, то есть были по тем или иным причинам освобождены от военной службы. В качестве объяснения этого можно привести выдержку из речи Геринга, произнесенной им 24 октября 1939 года на совещании инспекторов по комплектованию вооруженных сил. Выступая в качестве лица, возглавлявшего выполнение так называемого «четырёхлетнего плана», Геринг тогда сказал:

«Каждая страна, вступающая в современную войну, понимает и должна понимать, что она может отдать фронту только часть своего мужского населения и что она должна в качестве первоочередной предпосылки для всего остального обеспечить работу военной промышленности и продовольственного сектора. Каждая страна, участвующая в современной войне, должна суметь установить определенное равновесие между потребностями фронта и тыла. Было бы величайшей ошибкой с нашей стороны, если бы мы направили все свои усилия на выполнение требований фронта, не учитывая важность тыла».

Таблица 2

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО НЕМЕЦКИХ САМОЛЕТОВ, ВЫПУЩЕННЫХ  
ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ В 1939—1945 ГОДАХ

Годы								Всего
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	
Виды самолетов								
Бомбардировщики . . .	737	2 852	3 373	4 337	4 649	2 287	—	18 235
Истребители . . . . .	605	2 746	3 744	5 515	10 898	25 285	4936	53 729
Штурмовики . . . . .	134	603	507	1 249	3 266	5 496	1104	12 359
Разведчики . . . . .	163	971	1 079	1 067	1 117	1 686	216	6 299
Гидросамолеты . . . . .	100	269	183	238	259	141	—	1 190
Транспортные самолеты . . . . .	145	388	502	573	1 028	443	—	3 079
Боевые и грузовые планеры . . . . .	—	378	1 461	745	442	111	8	3 145
Самолеты связи . . . . .	46	170	431	607	874	410	11	2 549
Учебные самолеты . . . . .	588	1 870	1 121	1 078	2 274	3 693	318	10 942
Реактивные самолеты	—	—	—	—	—	1 041	947	1 988
Итого . . . . .	2 518	10 247	12 401	15 409	24 807	40 593	7 540	113 515

**ШТАТНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ НЕМЕЦКИХ ВВС (В ТЫС.)**  
(с учетом авиации, зенитной артиллерии, войск связи ВВС и т. д.)

Таблица 3

Категории военнослужащих	На 1.11. 1943 г.	На 1.1. 1944 г.	На 1.6. 1944 г.	На 15.2. 1945 г.
Унтер-офицеры и солдаты . . . . .	1970	1732,4	1809,6	1131,7
Офицеры, военные чиновники и инженеры . . . . .	119	120	120	100
Вспомогательный состав (иностранцы, женщины, военнопленные и т. п.) . . . . .	430	450	510	546,5
Вольнонаемный состав . . . . .	475	480	450	201,2
<b>Всего . . . . .</b>	<b>2994</b>	<b>2782,4</b>	<b>2989,6</b>	<b>2179,4</b>

**ПОТЕРИ В ЛИЧНОМ СОСТАВЕ НЕМЕЦКИХ ВВС\***  
(только летный состав)

Таблица 4

Периоды	Виды потерь	Убитые	Раненые	Пропавшие без вести и пленные
1.9. 1939 г.— 22.6. 1941 г.	Боевые потери . . .	5 525 (1 173)**	3 074 (561)	4 416 (935)
	Эксплуатац. потери	1 609 (270)	485 (81)	34 (4)
	Потери в школах и пр.	1 924 (212)	1 439 (190)	27 (2)
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>9 058 (1655)</b>	<b>4 998 (832)</b>	<b>4 477 (941)</b>
22.6. 1941 г.— 31.12. 1943 г.	Боевые потери . . .	9 885 (1 927)	8 227 (1 577)	15 268 (2 833)
	Эксплуатац. потери	5 456 (1 700)	2 664 (397)	234 (30)
	Потери в школах и пр.	4 640 (1 800)	2 698 (236)	146 (15)
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>19 981 (5 427)</b>	<b>13 589 (2 210)</b>	<b>15 648 (2 878)</b>
1.1. 1944 г.— 31.12. 1944 г.	Боевые потери . . .	7 837 (1 260)	5 278 (863)	6 439 (752)
	Эксплуатац. потери	6 321 (318)	1 637 (191)	59 (1)
	Потери в школах и пр.	3 298 (187)	1 886 (98)	86 (8)
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>17 456 (1 765)</b>	<b>8 801 (1 152)</b>	<b>6 584 (761)</b>
1.1. 1945 г.— 28.2. 1945 г.	Боевые потери . . .	618 (115)	446 (74)	877 (121)
	Эксплуатац. потери	257 (26)	211 (17)	7 (—)
	Потери в школах и пр.	295 (155)	155 (10)	17 (—)
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>1 170 (296)</b>	<b>812 (101)</b>	<b>901 (121)</b>
<b>За всю войну</b>	<b>Всего . . . . .</b>	<b>47 665 (9 143)</b>	<b>28 200 (4 295)</b>	<b>27 610 (4 701)</b>

\* По данным генерал-квартирмейстера ВВС.

\*\* В том числе потери офицерского состава.

Таблица 5

ПОТЕРИ В САМОЛЕТАХ  
(учтены повреждения от 10-процентного до полного уничтожения самолета)

Период	Бомбардир.	Штурм.	Истребители всех типов	Всего	Основные театры и периоды военных действий
1.9. 1939 г.— 9.5. 1940 г.	491	61	385	937	Польша, война на Западе, Норвегия
10.5. 1940 г.— 1.7. 1940 г.	635	147	457	1 239	Франция, Норвегия
1.7. 1940 г.— 1.4. 1941 г.	1972	263	1 850	4 085	Средиземное море, Балканы, «Битва за Англию»
1.4. 1941 г.— 28.6. 1941 г.	1000	160	1 000	2 160*	Балканы, Англия, начало войны с Россией
29.6. 1941 г.— 30.6. 1942 г.	3601	769	4 159	8 529	Летняя и зимняя кампании в России, действия на Средиземном море, борьба с конвоями у берегов Норвегии
1.7. 1942 г.— 31.12. 1942 г.	2006	452	2 782	5 240	Кавказ, Сталинград, Африка (Тунис), борьба с конвоями у берегов Норвегии
Итого за 40 месяцев . . .	9705	1852	10 633	22 190	
1.1. 1943 г.— 1.7. 1943 г.	2127	718	4 470	7 315	Борьба за господство в воздухе над территорией Германии
1.7. 1943 г.— 31.12. 1943 г.	2794	1195	6 191	10 180	Отступательные операции в России и Италии, наступление под Орлом
Итого за 12 месяцев . . .	4921	1913	10 661	17 495	
1.1. 1944 г.— 31.3. 1944 г.	1407	542	3 900	5 849	Высшая точка разворачивания борьбы за господство в воздухе над территорией Германии
1.4. 1944 г.— 30.5. 1944 г.	1228	679	3 902	5 809	Италия, Россия
Итого за 5 месяцев . . .	2635	1221	7 802	11 658	
1.6. 1944 г.— 31.8. 1944 г.	1874	1345	7 855	11 074	Заключительный этап борьбы над территорией Германии, на Восточном и Западном фронтах; наступление в Арденнах
1.9. 1944 г.— 31.12. 1944 г.	788	1056	7 704	9 548	
Итого за 7 месяцев . . .	2662	2401	15 559	20 622	
Общий итог за 64 месяца** . . .	19 923	7387	44 655	71 965	

\* Цифра 2160 является расчетной; более точных данных за этот период в имеющихся источниках нет.

\*\* По данным генерал-квартирмейстера за 1939—1944 гг.

Таблица 6

## ИЗМЕНЕНИЕ ПРОЦЕНТА БОЕСПОСОБНЫХ САМОЛЕТОВ\* В 1938—1944 гг.

Дата	Общее число самолетов	Из них боеспособных**	%	Военные события
1.8. 1938 г.	2180	1195	54	Перед занятием Судетской области
2.9. 1939 г.	2785	2433	87	«Молниеносная война» против Польши
30.12. 1939 г.	3258	2424	74	«Сидячая война» на Западе Отдельные действия над Северным морем. Учебно-боевая подготовка
30.3. 1940 г.	3692	2509	67	Преддверие большого наступления в Европе. Перед операцией в Норвегии и новым наступлением на Западе
28.12. 1940 г.	3050	1956	64	Попытка стратегической воздушной войны против Англии. Подготовка к войне на Средиземном море
29.3. 1941 г.	3583	2490	69	Начало войны на нескольких фронтах, действия на Балканах
28.6. 1941 г.	3440	2220	64	Первые сражения в войне против России. Прекращение стратегической воздушной войны на Западе
27.12. 1941 г.	3306	1462	44	Упадок сил. Последствия «сухопутной» стратегии
30.6. 1942 г.	3965	2564	64	Усиленное накопление средств для проведения новых сокрушительных сухопутных ударов
31.12. 1942 г.	3453	2074	60	Новый расход сил — Сталинград и Северная Африка!
30.6. 1943 г.	5118	3626	70	Увеличение выпуска самолетов промышленностью. Повышение боеспособности частей. Борьба в воздухе над Германией. Накануне наступления под Орлом. Начало действий ВВС США
31.12. 1943 г.	4667	3243	69	Прекращение наступательных действий на сухопутных фронтах с середины 1943 года. Отступление на всех фронтах. Борьба за господство в воздухе над территорией Германии складывается не в ее пользу
31.3. 1944 г.	4619	3038	65	Перед вторжением западных союзников в Европу. Союзники приступают к проведению решительных ударов
30.6. 1944 г.	4637	2992	64	Авиационная промышленность в последний раз напрягает свои силы. Однако сами ВВС Германии уже разбиты
30.9. 1944 г.	5398	4027	74	Повышение боеспособности — минимально. Авиационные части парализованы недостатком горючего
31.12. 1944 г.	5575	3888	69	Высшая цифра общего наличия самолетов. Процент боеспособных самолетов снова падает. Попытка немецких сухопутных войск развернуть новое мощное наступление терпит крах

\* Бомбардировщики, штурмовики, истребители, истребители-бомбардировщики и ночные истребители.

\*\* По данным генерал-квартирмейстера ВВС (без учета школ и резервов).

Таблица 7

СВЕДЕНИЯ О ЧИСЛЕННОСТИ НЕМЕЦКОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ  
НА ВСЕХ ФРОНТАХ (КРОМЕ ПВО СТРАНЫ)

Дата	Театр военных действий (фронт)	Общее число самолетов	Боеспособные самолеты
6.6. 1944 г.	На Восточном фронте (Россия)	550	282
	На Западном фронте (Франция, Голландия, Бельгия)	288	156
	На Южном фронте (Италия, Средиземное море)	171	103
	На Юго-Восточном фронте (Балканы, Греция)	100	44
	На Северном фронте (Норвегия)	79	51
	Итого . . . . .	1188	636
22.6. 1944 г.	На Восточном фронте (Россия)	441	294
	На Западном фронте (Франция, Голландия, Бельгия)	704	467
	На Южном фронте (Италия, Средиземное море)	102	71
	На Юго-Восточном фронте (Балканы, Греция)	158	82
	На Северном фронте (Норвегия)	78	48
	Итого . . . . .	1483	962

Таблица 8

СВЕДЕНИЯ О ЧИСЛЕННОСТИ НЕМЕЦКОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ,  
ДЕЙСТВОВАВШЕЙ В СОСТАВЕ ПВО СТРАНЫ

Дата	Время и место	Наличие самолетов	Боеспособные самолеты
6.6. 1944 г.	К началу высадки десанта в Нормандии . .	1179	656
22.6. 1944 г.	После высадки десанта в Нормандии . . .	538	288

Таблица 9

**НЕМЕЦКАЯ ЗЕНИТНАЯ АРТИЛЛЕРИЯ**  
(состав зенитно-артиллерийских частей, находившихся в 1940—1944 гг.  
в пределах Германии и на отдельных театрах военных действий)

Год	В чьем ведении находятся	Батареи			Где используются
		тяжелые	легкие	прожек- торные	
1940	ПВО страны . . . . .	423	333	143	В пределах границ Германии того времени Франция, Бельгия, Голландия
	Западный фронт . . . . .	363	358	78	
	Итого . . . . .	791	286	921	На всех фронтах
1941	ПВО страны . . . . .	537	395	138	В пределах границ Германии того времени Франция, Бельгия, Голландия Норвегия, Финляндия Румыния, Греция, Венгрия Россия Италия, Африка
	Западный фронт . . . . .	97	146	71	
	Северный фронт . . . . .	33	26	—	
	Юго-Восточный фронт . . . . .	45	45	6	
	Восточный фронт . . . . .	239	135	25	
	Итого . . . . .	957	752	240	На всех фронтах
1942	ПВО страны . . . . .	744	438	174	В пределах границ Германии того времени Франция, Бельгия, Голландия Норвегия, Финляндия Румыния, Греция, Венгрия Россия Африка, Италия
	Западный фронт . . . . .	122	183	99	
	Северный фронт . . . . .	44	36	—	
	Юго-Восточный фронт . . . . .	60	47	9	
	Восточный фронт . . . . .	148	162	—	
	Итого . . . . .	1148	892	282	На всех фронтах
1943	ПВО страны . . . . .	1234	693	350	В пределах границ Германии того времени Франция, Бельгия, Голландия Норвегия, Финляндия Румыния, Греция, Венгрия Россия Италия, Африка
	Западный фронт . . . . .	205	295	33	
	Северный фронт . . . . .	92	69	1	
	Юго-Восточный фронт . . . . .	61	39	8	
	Восточный фронт . . . . .	148	162	—	
	Итого . . . . .	2018	1338	412	На всех фронтах
1944	ПВО страны . . . . .	1508	623	375	В пределах границ Германии того времени Франция, Бельгия, Голландия Норвегия, Финляндия Румыния, Греция Россия Италия, Африка
	Западный фронт . . . . .	412	425	32	
	Северный фронт . . . . .	126	80	3	
	Юго-Восточный фронт . . . . .	122	70	3	
	Восточный фронт . . . . .	311	328	43	
	Итого . . . . .	2655	1612	470	На всех фронтах

**ЛИЧНЫЙ СОСТАВ ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ**  
(С УЧЕТОМ ВСЕХ ЧАСТЕЙ, ДЕЙСТВОВАВШИХ НА ФРОНТАХ И В ПВО СТРАНЫ)  
В ТЫС. ЧЕЛОВЕК:

	на 15.11. 1944 г.	на 15.2. 1945 г.
Немецкие военнослужащие . . . . .	573	510,2
«Подручный персонал» (вспомогательный состав ВВС, иностранцы и т. п.) . . . . .	225,4	302,9
Вольнонаемные . . . . .	5,3	8,2
<b>Итого . . . . .</b>	<b>803,7</b>	<b>821,3</b>

Таблица 10

**НАИВЫСШИЙ МЕСЯЧНЫЙ РАСХОД ЗЕНИТНО-АРТИЛЛЕРИЙСКИХ СНАРЯДОВ**

Калибр снарядов и время их использования	Общий расход за месяц	Из них в борьбе	
		с западными противниками	с восточными противниками
20-мм (ноябрь 1944 г.) . . . . .	11 628 440	9 945 220	1 683 220
37-мм (ноябрь 1944 г.) . . . . .	1 038 470	802 510	235 960
88-мм (октябрь 1944 г.) . . . . .	3 175 400	2 948 800	226 600
105-мм (сентябрь 1944 г.) . . . . .	255 030	254 360	680
128-мм (октябрь 1944 г.) . . . . .	102 450	102 430	20

ПРИМЕЧАНИЕ. В тяжелую зенитную батарею входило 4—5 орудий калибром 88 мм, 105 мм или 128 мм; в легкую зенитную батарею входило 12—15 орудий калибром 20 мм, 50 мм или 37 мм; в прожекторную батарею входило 16 прожекторов (150—200 см.)



## ЛИТЕРАТУРА

- Assmann K., Deutsche Schicksalsjahre, Wiesbaden, 1950.  
Boldt G., Die letzten Tage der Reichskanzlei, Hamburg, 1947.  
Busch O., Das Geheimnis der „Bismarck“, Ad. Sponholtz Verlag, Hannover und Narvik, Verlag Bertelsmann, Gütersloh.  
Ciechanowski J., Vergeblicher Sieg, Zürich, 1948.  
Churchill, Memoiren.  
Erfurth W., Der finnische Krieg, Wiesbaden, 1950.  
Gilbert F., Hitler directs his war, New York, 1950.  
Görlitz W., Der zweite Weltkrieg 1939—1945, Stuttgart, 1951.  
Guderian H., Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg, 1951.  
Greiner H., Die Oberste Wehrmachtführung 1939—1943, Wiesbaden, 1951.  
Halder F., Hitler als Feldherr, München, 1949.  
Hase, Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fjorde, v. Hase und Köhler-Verlag, Leipzig.  
Herhuddt v. Rohden H. D., Die Luftwaffe ringt um Stalingrad, Wiesbaden, 1950.  
Hossbach F., Infanterie im Ostfeldzug 1941/42, Osterode, 1951.  
Heye, Von Kiel bis Narvik.  
Hubatsch, Die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen, Verlag Muster-schmidt, Göttingen.  
Kern E., Der große Rausch. Der Rußlandfeldzug 1941—1945, Zürich, 1948.  
Lossberg B., Im Wehrmachtführungsstab, Hamburg, 1949.  
Messe G., Der Krieg im Osten, Zürich, 1948.  
Peter K., Schlachtkreuzer „Scharnhorst“, Mittler und Sohn, Berlin.  
Picker H., Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier 1941/42, Bonn, 1951.  
Ploetz, Geschichte des zweiten Weltkrieges, Bielefeld, 1951.  
Puttkamer, Die unheimliche See, Verlag Kühne, München.  
Ruge Fr., Entscheidung im Pazifik, Hans-Dulk-Verlag, Hamburg.  
Thorwald J., Es begann an der Weichsel, Stuttgart, 1950. Das Ende an der Elbe, Stuttgart, 1950.  
„Ufficio Storico, La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale“, I, II.  
Сталин И., О Великой Отечественной войне Советского Союза, Москва, 1946.  
Типпельскирх К., История второй мировой войны, Издательский центр, М., 1956.

## ДРУГИЕ ИСТОЧНИКИ

Сводки немецкого верховного главнокомандования 1942—1944 годов. «Памятные записки» верховному главнокомандующему 1943—1944 годов. „Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift“ за 1952 год. „Marine-Rundschau“ за 1939—1944 годы. „Nauticus“ за 1940—1944 годы.

Кроме того, при составлении части III «Война в воздухе» были использованы материалы 8-го (военно-научного) управления генштаба, а также документы и корреспонденция, собранные другими управлениями генштаба ВВС (в особенности 6-го и 2-го управлений), отчеты и протоколы совещаний главного командования ВВС и т. д.

## ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Александер 107  
 Амброзио 107, 108  
 Антонеску 157, 230, 246  
 Арима 382  
 Ассман 314
- Бадольо 108, 109, 111, 112, 128, 362, 367  
 Бакнер 392  
 Балък 80  
 Бастико 104  
 Бей 288, 364  
 Бек 276  
 Бём 309  
 Бёмер 332  
 Бергер 288  
 Бигальк 325  
 Бирнбахер 366  
 Бласковиц 13—18, 54, 65, 80, 84, 85, 89  
 Блейхродт 343  
 Блюментрит 61, 85  
 Бок 13, 40—46, 51, 149, 182, 276  
 Бонте 34, 287, 301, 302  
 Борис (король) 122  
 Бранденбергер 74, 88  
 Бранди 362, 371  
 Браухич 17, 59, 276, 507  
 Брейтхаупт 374  
 Бриль 332  
 Буденный 151, 165  
 Бур-Комаровский 243  
 Буркхардт 498  
 Буссе 260  
 Бутлар 9, 508,  
 Буш 89, 239  
 Бюлов 362  
 Бютов 332
- Вальтер 386  
 Варлимонт 235  
 Василевский 197  
 Вебер 365  
 Вевер 404, 405  
 Вейер 322  
 Вейкс 127, 128, 158, 161, 189, 260  
 Вейс 260  
 Вейхольд 338  
 Венк 89, 90, 268  
 Верцеллино 62  
 Вестфаль 9, 91, 106  
 Виктор Эммануил 108  
 Виндиш 33, 34  
 Витингоф 111, 120  
 Вицлебен 37, 51, 54, 58, 276
- Войташ 26  
 Ворошилов 151, 161, 165  
 Вупперман 365
- Гальдер 194, 276, 277  
 Гардеген 343  
 Гарибальди 104  
 Гарпе 256  
 Гартман 288, 371  
 Гейнрихс 136  
 Гейнрици 263, 265, 268  
 Гельман 350  
 Генке 362  
 Гёппнер 140, 158, 182  
 Геринг 199, 200, 284, 311, 359, 360, 402, 404—  
 406, 410, 416, 457, 489, 507, 512—514  
 Гизае 362  
 Гильперт 272  
 Гиммлер 80, 260, 263  
 Гинденбург 182  
 Гитлер (по всей книге)  
 Гове 42  
 де Голль 312, 313  
 Горн 26  
 Госсбах 249, 257—259, 262  
 Гот 158, 200, 201  
 Грациани 91, 92, 119  
 Грейм 221  
 Греффрат 9, 398  
 Гудериан 158, 182, 241, 255, 265  
 Гуггенбергер 338, 362
- Дарлан 349  
 Дениц 132, 271, 343, 359, 361, 362, 365,  
 507  
 Джакино 334  
 Димитреску 245  
 Дитль 26, 30—32, 34, 35, 141, 142, 145, 302—304  
 Дитмар 9, 13, 133  
 Дитрих 71  
 Дольман 37, 70, 71  
 Доорман 351  
 Дуэ 402, 403, 409
- Еременко 197  
 Эшоннек 405, 414
- Жансуль 312  
 Жуков 179, 226
- Заальвехтер 50, 294  
 Зальмут 75  
 Заукен 262

- Зейс-Инкварт 50  
 Зект 273  
 Зельмайр 9  
 Зервас 126  
 Зоденштерн 65  
 Зурен 343  
  
 Иноуе 353  
 Иодль 182, 192, 272, 277  
 Ито 393  
  
 Каллаган 357  
 Кампц 365  
 Каннингхэм 315, 334  
 Карльс 25  
 Каупиш 23  
 Квислинг 22  
 Кейтель 70, 268, 277, 370  
 Кемнаде 349  
 Кемпф 206, 207  
 Кениг 98  
 Кессельринг 50, 88, 89, 96, 99, 101, 103, 103, 109, 114, 116—120, 158, 426, 487  
 Кинкэйд 381  
 Клейст 40, 44, 45, 123, 130, 158, 192, 204, 228  
 Клоппер 98  
 Клюге 13, 15, 16, 45, 70, 71, 73, 74, 158, 182, 365  
 Книс 76  
 Кога 368, 378  
 Конев 226  
 Кох 235, 259, 262  
 Кранке 319, 388  
 Кребс 265  
 Кречмер 325  
 Кристиансен 50  
 Крюдер 322  
 Кублай-хан 382  
 Куметц 295  
 Курибаяси 390  
 Курита 380, 381  
 Кэлер 322  
 Кюхлер 13, 16, 158, 231  
  
 Лассен 362  
 Лаш 262  
 Лееб 37, 41, 45, 47, 51, 158, 276  
 Леман-Вилленброк 343  
 Лёр 127, 130—132, 158  
 Либе 325  
 Лиддел Гарт 22  
 Линдеман 329  
 Лист 13, 15, 122, 124, 192, 276  
 Лухт 89, 376  
 Людендорф 182  
 Лют 362  
 Лютъенс 294, 303, 308, 319, 326, 329, 331  
 Люэт 343  
  
 Мажино 38  
 Макартур 367, 368, 379, 380, 389, 395  
 Маккласки 354  
 Маннергейм 136, 140—142, 144  
 Мантейфель 78  
 Манштейн 42, 43, 174, 195, 200, 201, 206, 228  
 Маркс 66, 70  
  
 Марсель 103, 104  
 Маршалль 9, 291, 294, 304, 305, 360, 370, 388  
 Мейзель 320  
 Мертен 343  
 Мессершмитт 407, 449, 450  
 Микава 355  
 Миклош 251  
 Митчер 377—379, 390, 393  
 Михай (король) 246  
 Михайлович 126, 127, 129  
 Михаэллес 388  
 Модель 73, 74, 76, 77, 81—83, 89, 183, 213, 228, 231, 239—241, 243, 244, 276  
 Молотов 148  
 Монтгомери 99, 100, 102, 114  
 Мор 362  
 Муссолини 91, 93, 105—108, 111, 119, 120, 122, 148, 157, 313, 315  
 Мюллер (генерал) 259, 262  
 Мютцельбург 343  
  
 Нагумо 340, 393  
 Недич 127  
 Нимиц 352, 355, 367, 390, 395  
 Нисимура 380, 381  
  
 Обстфельдер 88  
 Олзава 379, 382  
 Ойнонен 136  
 Окинлек 95  
 Олендорф 381  
  
 Паасикиви 143  
 Паулюс 102, 198, 200—203  
 Пелленгар 28  
 Петерсон 346  
 Петр (король) 126, 131  
 Петэн 48, 313  
 Прин 289, 317, 325  
 Путткамер 331  
 Пуфендорф 288  
  
 Рамке 375, 388  
 Раус 244  
 Редер 22, 148, 287, 304, 313  
 Рейнгардт 244, 259  
 Рейт 357  
 Рейхензу 13—16, 44, 158, 175  
 Рем 276  
 Рендулич 9, 145, 259, 276, 503  
 Ренненкамф 257  
 Рено 445  
 Риве 296  
 Рогге 321  
 Роден 9, 398  
 Розенбаум 348  
 Рокоссовский 197  
 Ролингс 392  
 Роммель 48, 64, 69, 70, 93—104, 109, 111—113, 199, 276, 484—487, 489  
 Руге 395  
 Рузвельт 313  
 Рукштелль 322  
 Рундштедт 9, 13, 40—46, 50, 58, 63, 69, 70, 73, 76—78, 81—83  
 Рюти 136, 144

- Салаша 251  
 Самсонов 257  
 Сима 381  
 Симович 122  
 Скотт 357  
 Смит 379, 390  
 Сомервилль 329  
 Сполето 125  
 Спруэнс 377, 390, 392  
 Сталин 129, 194  
 Стоядинович 121  
 Сундло 32  
 Сципион Эмилиан 396
- Т**  
 Танака 357  
 Теннигес 343  
 Тернер 378, 390, 392, 393  
 Тиле 296  
 Тимошенко 151, 160, 188, 189, 194, 473  
 Типпельскирх 15  
 Тито 126—129, 131, 248, 249  
 Титтель 26  
 Товей 326, 327, 329  
 Тойода 378
- У**  
 Удет 405  
 Усидзима 392, 393  
 Уэйвелл 93, 94
- Ф**  
 Фалькенгаузен 51  
 Фалькенхорст 22, 23  
 Фармбахер 60, 72  
 Фейерштейн 26, 31, 304, 306  
 Фельбер 61, 62, 65  
 Фельд 365  
 Фёрч 88  
 Флейшнер 32  
 Форсс 295  
 Форрестол 370  
 Фрейберг 117  
 Фреттер-Пинко 202, 204, 206  
 Фриснер 241, 246  
 Фрич 275, 276  
 Фрэйзер 364
- Х**  
 Хазе 54  
 Хаусельтс 33  
 Хауссер 71, 85
- Хильперт 58  
 Хо 393  
 Холидт 202, 204  
 Холлэнд 326  
 Хольтиц 74  
 Хорти 230, 251  
 Хэлси 357, 377—381, 383, 389, 394
- Ц**  
 Цанген 75  
 Цейцлер 58, 61, 194, 195, 199, 201, 277  
 Цилиакс 342  
 Циммерман 9, 37
- Ч**  
 Черчилль 22, 99, 117, 128, 307
- Ш**  
 Швейппенбург 65, 71  
 Шепке 317, 325  
 Шёрнер 90, 228, 241, 259, 276  
 Ширлиц 388  
 Шлебрюгге 33  
 Шлемм 85  
 Шмундт 195, 298  
 Шнее 343  
 Шнивинд 365  
 Шоберт 158  
 Шольц 343  
 Шперле 50, 426  
 Штауднер 33  
 Штейнер 266—268, 271  
 Штеттс 145  
 Штраус 158  
 Штудент 77, 79, 81, 85, 425, 467  
 Штумм 100  
 Штюльпнагель 51, 158  
 Шугарт 289  
 Шульце 325  
 Шютце 325
- Э**  
 Эбербах 71  
 Эгельгаф 9, 21  
 Эйзенхауэр 107, 271, 272, 367  
 Эйссен 323  
 Эммерман 362  
 Энгельбрехт 26, 28  
 Эндрас 325  
 Эрдменгер 34, 302, 365
- Я**  
 Ямамото 367

## УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ

- Абвиль 45  
 Абердин 421  
 Абэ 76  
 Августов 241, 249, 254  
 Авиньон 73  
 Авранш 71, 244, 434  
 Аджедабия 93, 95, 96  
 Адриатическое море 114, 128, 254, 373  
 Азовское море 229  
 Азорские острова 319, 321, 350  
 Айн-эль-Газала 488  
 Акхольмен 295  
 Алакуртти 137, 146  
 Александрия 99, 312, 314, 335, 338, 486  
 Алеутские острова 352, 353, 355  
 Алитус 240  
 Алленштейн 257, 259  
 Аллер 89  
 Альберта, канал 41, 44, 77, 81, 425  
 Альпы, горы 90, 91, 106, 117, 119, 120, 270, 449  
 Альпы Альгейские, горы 90  
 Альпы Приморские, горы 46  
 Альта 32  
 Альтдам 261  
 Альтфатер, горы 270  
 Альт-фьорд 363  
 Амбоина 351  
 Амьен 61, 75, 440  
 Ананьев 228  
 Анграпп, река 249  
 Ангербург 157  
 Андамские острова 339, 352  
 Андернах 78  
 Анклам 451  
 Антверпен 64, 76, 77, 79, 81, 82, 430, 440  
 Антикитирский пролив 315  
 Антифер, мыс 58  
 Анцио 114, 115, 117, 373, 492  
 Апатин 252  
 Апеннины, горы 261  
 Апеннинский полуостров 64, 112, 113, 115, 119—121, 492  
 Априлла 115  
 Апулия 111  
 Арад 250  
 Аргонн, плато 76, 77  
 Арденны, горы 43—45, 76, 81, 83—85, 254, 256, 451, 459, 463, 464, 508  
 Аренберг 77  
 Арендаль 24, 26, 296, 419  
 Аржантан 72  
 Арлон 7  
 Арнем 77—79, 88, 464  
 Арно, река 119  
 Арнсвальде 261
- Арроманш 374  
 Артуа 45  
 Архангельск 138, 155, 332, 372, 470, 477  
 Атлантический океан 57, 125, 290, 318, 319, 322, 324, 327, 361, 362, 419, 468  
 Атту, остров 353, 355  
 Аугсбург 442, 456  
 Аугуста 108, 316  
 Аурих 453  
 Ауше 244, 249  
 Афины 124, 127, 488  
 Ахен 37, 38, 78, 79, 81, 83, 85
- Байе 67  
 Баконь 253  
 Балатон, озеро 132, 252—254, 263, 270  
 Балеарские острова 315  
 Бали, остров 351  
 Балканский полуостров 115, 122, 124—130, 148, 150, 151, 154—156, 238, 246, 248, 249, 335, 447, 466—468, 471, 481, 482, 499, 507, 517, 518  
 Балканы (см. Балканский п-ов)  
 Балтийское море 140, 154, 257, 258, 272, 285, 296, 359, 385, 419, 499  
 Бальга 263  
 Банака 31  
 Банат, область 123  
 Баньяры 109  
 Баранув 245, 254, 265, 493  
 Бардия 92, 94, 96  
 Бардуфосс 31  
 Баренцово море 137, 141, 332, 419, 476  
 Бари 112  
 Барневиль 375  
 Бастонь 83  
 Бауска 245  
 Бахрейн, остров 486  
 Бебжа, река 254  
 Беелиц 268  
 Бей-фьорд 298  
 Белая Церковь 166, 224  
 Белгород 174, 187, 206, 208, 212, 481  
 Белград 127, 130—132, 157, 250, 466  
 Беле-фьорд 31  
 Белое море 137, 347, 473  
 Беломорск 138, 141, 142  
 Белосток 17, 160, 163  
 Белый 196, 210, 214  
 Бельциг 267  
 Бенгази 92—97, 99, 101, 316, 488  
 Бенгальский залив 352  
 Берген 22, 24, 26, 27, 30, 85, 294, 299, 419—423  
 Бердичев 159, 165  
 Бержёнъ, горы 253

- Берингов пролив 323  
 Берлин 89, 90, 147, 148, 256, 263, 265—269, 271, 272, 386, 435, 437, 446, 457, 458, 460, 461, 476, 501  
 Бескиды, горы 15  
 Бзура, река 16  
 Биак, остров 378  
 Бизерта 102, 350  
 Бир-Хашейм 97, 98  
 Бискайский залив 48, 65, 72, 73, 312, 316, 332, 365, 376, 411  
 Бисмарка, архипелаг 339, 368  
 Биферно, река 113  
 Бобруйск 167, 233, 238, 239  
 Бове 432  
 Боген-фьорд 34  
 Боллендорф 78  
 Болонья 120  
 Большой Бельт 304  
 Большой Сирт, залив 92  
 Бомба, залив 97  
 Бон, мыс 103  
 Бон 349  
 Бонин, острова 378, 379  
 Бонифачо, пролив 112  
 Бонн 88  
 Бордо 48, 59, 60, 343, 350, 351, 362, 430, 449  
 Борисов 239  
 Борнсо, остров 351, 380, 390  
 Босильград 124  
 Босния, область 125, 130, 131  
 Ботнический залив 23, 30  
 Бохольт 88  
 Брайтон 51  
 Бранденбург 267  
 Братислава 270  
 Брашов 250  
 Бреда 425  
 Бремен 376, 445  
 Бреннерский перевал 117  
 Бреслау 13, 132, 259, 260, 476  
 Брест 59, 64, 72, 319, 321, 375, 388, 439, 468  
 Брест (СССР) 17, 160, 233  
 Бретань, полуостров 51, 64, 72, 196, 430  
 Бриг 259  
 Бристоль 431  
 Британские острова 42, 49, 287, 309, 429  
 Брно 270  
 Броды 226, 228  
 Брусиллов 223, 224  
 Брюссель 44, 76, 77, 81, 437, 440  
 Брянск 178, 214, 473  
 Бугенвиль, остров 352, 368  
 Будапешт 132, 251—254, 256, 263  
 Будё 31, 36  
 Бужи 349  
 Булонь 43, 45, 64, 375, 376  
 Буна 367  
 Бухарест 247  
 Буэрат-эль-Хсун 102  
 Бьдгощ 13  
 Быхов 221  
 Бьерквик 33  
 Бяла-Подляска 243  
 Ваал, река 77, 78, 85  
 Вейнен 85  
 Вакде, остров 378  
 Валга 245  
 Валдайская возвышенность 176, 184, 476  
 Валли-ди-Комаккьо, озеро 120  
 Валонь 66, 67  
 Валуйки 206  
 Валхерен, остров 77  
 Вальмонтоне 118  
 Варангер, полуостров 146  
 Вардё 363  
 Варка 243  
 Варнемюнде 23  
 Варта, река 257, 260  
 Варшава 13, 16—18, 156, 242, 243, 256, 415, 472  
 Вевак 377  
 Везель 86, 88, 89  
 Везер, река 89, 386  
 Везер-Эмс, канал 89  
 Веленце, озеро 252, 253  
 Великая, река 232, 240  
 Великие Луки 167, 183, 209, 230, 232  
 Вена 252, 270, 457, 461  
 Венев 180  
 Венеция 115, 116  
 Вентспилс 161  
 Верден 77  
 Верзи 76  
 Верман, река 138  
 Верра 89  
 Вестерплатте 18, 286  
 Вест-фьорд 295  
 Весе 85  
 Виа-Бальбиа, дорога 486  
 Визна 16  
 Вильгельмсгафен 386, 436  
 Вильнюс 151, 160, 240  
 Винер-Нейштадт 270, 450  
 Винница 159, 166, 189, 226  
 Вир, река 67, 375  
 Вировитица 123  
 Вис, остров 129  
 Висла, река 13, 15—18, 21, 85, 241—243, 245, 254, 256—258, 260, 261, 414  
 Вислока, река 16, 241, 254  
 Висмар 269  
 Витебск 161, 166, 221, 222, 238, 239  
 Виттенберге 267, 268  
 Виши 48, 313  
 Владимир-Волинский 17  
 Vogезы, горы 77, 80  
 Vogс-фьорд 304, 305  
 Воеводина, область 123  
 Вознесенск 227  
 Войта, река 137  
 Волга, река 155, 165, 189, 193, 194, 196, 198, 208  
 Волковыск 240  
 Вологда 141  
 Волхов, река 141, 177, 184, 230  
 Волчанск 188  
 Вольтурно, река 112, 113  
 Воронеж 189, 190, 193, 195, 204, 205, 477  
 Ворошиловград 205, 214  
 Вране 125  
 Вроцлав (Бреслау) 259  
 Вуокса, река 139, 144  
 Выборг 139, 144  
 Вюрзелен 79

- Вязьма 179, 183, 195  
 Вяртсиля 138  
  
 Габес, залив 336  
 Гавайские острова 340  
 Гавр 56, 58, 59, 64, 375  
 Гайворон 226  
 Гайсин 226  
 Гамбург 299, 386, 419, 450  
 Гаммерфест 31  
 Ганновер 457  
 Гардия, озеро 111  
 Гарильяно, река 112—114  
 Гаронна, река 61  
 Гарц, горы 89, 90  
 Гаср-эль-Брега 92, 93, 96  
 Гатчина 230  
 Гданьск 18, 261, 263, 286, 451  
 Гданьская бухта 261  
 Гдыня 19, 286, 451  
 Гемюнд 86  
 Генуэзский залив 373  
 Генуя 106, 115 120, 334  
 Гераклион 467  
 Гёрлиц 260, 265, 267, 270  
 Гернси, остров 57  
 Герцеговина, область 125  
 Гессер 23  
 Гибралтар 91, 104, 148, 154, 313, 316, 327, 334, 335, 338, 348, 362, 486  
 Гилберта, острова 368  
 Гимеш 249  
 Глогау 259, 476  
 Гольдап 157, 249, 254  
 Гомель 167, 216, 219, 221, 472  
 Гонконг 339, 340, 389  
 Горький 469, 474  
 Горшечное 205  
 Готенхафен 261, 319, 326, 342, 385, 386  
 Гратангсвати 34  
 Грац 123  
 Гревемахер 83  
 Гренландия, остров 319  
 Григориополь 246  
 Гримстад-фьорд 326  
 Гринвич 416  
 Гри-Нэ, мыс 311  
 Гродно 160, 240  
 Грозный 191, 192  
 Грон, река 254, 263, 270  
 Грудзёндз 15, 16, 257, 476  
 Гуадалканал, остров 355, 357, 358, 368  
 Гуам, остров 340, 378, 379  
 Губен 260, 265, 266, 270, 271  
 Гудуин-Сандс, банка 288  
 Гулбене 240, 245  
 Гура-Кальварья 16  
  
 Дакар 312, 313  
 Далмация, область 124, 126, 132, 367, 373  
 Данциг (см. Гданьск)  
 Дарвин 351  
 Дарданеллы 314, 482  
 Дармштадт 465  
 Датский пролив 319, 320, 326  
 Датч-Харбор 353, 355  
 Даугавпилс 163, 240  
  
 Дебрецен 250, 251  
 Дейме, река 257, 262  
 Демблин 19  
 Демянск 184, 185, 195, 196, 210, 476  
 Дерна 94, 95, 486, 488  
 Десна, река 171, 177  
 Джалаут, атолл 377  
 Джанкой 229  
 Джела, залив 107, 108  
 Джерси, остров 57  
 Диего-Суарес 353  
 Дижон 51, 74, 76, 77  
 Дикирх 78  
 Динан 83  
 Днепр, река 154, 156, 159, 161, 165, 166, 171, 174, 187, 215, 216, 218, 219, 221, 223, 224, 469, 476  
 Днепропетровск 174, 206, 207, 218  
 Днестр, река 151, 156, 160, 165, 226—228, 246  
 Доброй Надежды, мыс 104, 343  
 Доггербанк 293  
 Додеканес, острова 128, 367, 385  
 Домбос 28  
 Дон, река 189, 191, 192, 193, 196—198, 204, 205, 208, 469, 474, 477, 479, 513  
 Донбасс 169, 170, 174, 202, 215, 473, 474, 476  
 Лонфрон 71  
 Лордрехт 425  
 Дорогобуж 183  
 Тортмунд 436, 453  
 Драва, река 126, 252, 254, 270  
 Драгиньян 72  
 Драммен 28  
 Дрезден 90, 465  
 Дрёбак 295  
 Дуала 313  
 Дубовка 193  
 Дубно 224, 226  
 Дувр 51, 342, 346  
 Дунай, река 90, 132, 246, 248, 251—254, 270, 333, 370, 371, 471  
 Дунаец, река 16  
 Дьепп 59—61, 311, 346, 429, 432  
 Дьюла 250  
 Дюнкерк 36, 45, 46, 50, 52, 64, 100, 309, 376, 425, 426  
 Дюрен 80  
 Дюссельдорф 86, 87, 436, 456  
 Евпатория 347  
 Екабпилс 245  
 Елгава 161, 241, 244, 249  
 Елливаре 30  
 Елья 214  
 Ефремов 182  
  
 Жашков 224  
 Железные Ворота 250  
 Женевское озеро 48  
 Жиздра 182  
 Жиронда, бухта 64, 324, 350, 376, 388  
 Житомир 159, 165, 166, 219  
 Жлобин 221  
  
 Заале, река 89  
 Завьет-Мсус 96  
 Загреб 125

- Зальцбург 90  
 Западная Двина, река 161, 163, 166, 222, 237, 240, 241, 248, 473  
 Западная Лица, река 146  
 Западный Буг, река 15, 17, 18  
 Запорожье 174, 206, 215, 218  
 Збруч, река 165  
 Звенигородка 224  
 Зейд, остров 77  
 Зеландия, остров 23  
 Зеленый, мыс 319  
 Земландский полуостров 262, 385  
 Земля Франца-Иосифа 419  
 Зильт, остров 416, 421  
 Зунд, пролив 286
- И**  
 Ивало 146  
 Иводзима, остров 390  
 Иёвин 28  
 Изар, река 90  
 Изюм 185, 187—189, 214  
 Иль-де-Сесембр, остров 375  
 Ильмень, озеро 140, 168, 176, 184, 230, 232  
 Ингул, река 227  
 Ингулец, река 226, 227  
 Индийский океан 320—323, 361  
 Инна, река 90  
 Инстербург 249, 257  
 Ипель, река 253  
 Ирландское море 312  
 Истборн 55  
 Ис-фьорд 363
- Й**  
 Йоссинг-фьорд 294
- К**  
 Каа-фьорд 363, 372  
 Кавиенг 352  
 Кавказ 158, 169, 174, 175, 186, 189—191, 194, 197, 200, 202, 204, 208, 235, 348, 476—478, 508, 516  
 Казерта 120  
 Каир 98, 99, 129, 487  
 Кайрала 137  
 Калабрия, область 108, 109, 111, 315  
 Калач 190, 193  
 Кале 64, 342, 375  
 Калинин 170, 183  
 Калмыцкие степи 191  
 Калуга 179, 182, 183  
 Каменец-Подольский 227  
 Кан 66, 67, 69, 70  
 Кандалакша 137, 142, 146  
 Канья 467  
 Канны 373  
 Карантан 67, 69  
 Карельский перешеек 136, 139, 141, 144, 238  
 Кариброд (Димитровград) 124  
 Карибское море 343  
 Каринтия, область 108  
 Карлови-Вари 271  
 Карлсруэ 37  
 Каролинские острова 377  
 Карпаты, горы 13, 151, 159, 227, 228, 237, 241, 245—248, 250, 251, 471  
 Карское море 332  
 Касабланка 107, 349  
 Кассель 449, 457  
 Кассино 117
- Каттегат, пролив 286, 296, 308, 309, 326  
 Катынь 19  
 Каунас 152, 162, 241  
 Качалино 193  
 Кваджелейн, остров 369, 377, 383  
 Кексгольм (Приозерск) 39  
 Кельце 15, 16, 57  
 Кемиярви 136, 146  
 Керама, остров 392  
 Керкенна, острова 336  
 Керченский полуостров 175, 185, 187, 188, 192, 218, 229, 477  
 Керченский пролив 192, 215, 366, 372  
 Керчь 229, 347, 476, 477  
 Кестеньга 138, 141  
 Кечкемет 251  
 Кёльн 416, 436, 444, 445, 447, 453, 458  
 Кёнигсберг 257, 258, 262, 385  
 Кёрк, пролив 289  
 Киев 151, 156, 159, 165, 170, 171, 174, 177, 215, 218, 219, 224, 473, 508  
 Киль 23, 32, 296, 304, 319—321, 342, 386, 452  
 Кильполансари, остров 139  
 Кильская бухта, 24  
 Кинбурн, полуостров 227  
 Кингисепп 232  
 Кипр, остров 314  
 Киренаика, область 92—97, 349, 484  
 Киркенес 30, 31, 142, 363, 372  
 Кировоград 219, 224  
 Кишинев 245  
 Клайпеда 249, 371, 471  
 Клеве 85  
 Клетская 193  
 Клиди, перевал 124  
 Клин 179  
 Клиницы 167  
 Клуж 250  
 Кобленц 77, 88  
 Ковель 159, 224, 226, 228, 233, 234, 237  
 Коломбо 352  
 Коломна 180  
 Коломыя 160, 227, 228, 237  
 Колосйоки 146  
 Кольберг 261  
 Компьенский лес 47  
 Консвингер 28  
 Констанца 333, 372  
 Копенгаген 23, 24, 294  
 Копривница 123  
 Коралловое море 353  
 Коринфский канал 124, 467  
 Коринфский перешеек 467  
 Корнелимюнстер 78  
 Королевы Аугусты, бухта 368  
 Корор 378  
 Коростень 219, 221, 223  
 Коростышев 224  
 Коротояк 204, 205  
 Корписелькя 138  
 Коррехидор, остров 389  
 Корсёр 23, 294  
 Корсика, остров 106, 112, 349  
 Корс-фьорд 298  
 Кос, остров 128  
 Котантен, полуостров 59, 64, 66, 67, 69, 374, 375



- Котельниково 200  
 Коцк 19  
 Кошице 253  
 Краков 13, 15, 16, 257  
 Кралеве 130  
 Кранц 262  
 Красное море 336, 490  
 Крейц 261  
 Кременская 197  
 Кременчуг 171, 215, 218  
 Крефельд 86  
 Кривой Рог 219, 223—227  
 Кристиансанн 24, 26, 30, 294—298, 419  
 Крит, остров 124, 125, 130, 132, 261, 315, 334, 335, 466—468, 483, 487—489, 513  
 Кричев 167  
 Кромер 288  
 Кронштадт 156, 161, 163, 176, 177, 332, 473  
 Крым (см. Крымский п-ов)  
 Крымский полуостров 154, 169, 170, 173—175, 187, 188, 192, 204, 215, 216, 218, 228, 229, 245, 471, 473, 474, 476, 508  
 Кубань, река 476  
 Куйбышев 179  
 Куйбышево 214  
 Курильские острова 339  
 Курише Нерунг, коса 262, 272  
 Куркийоки 139  
 Курск 174, 182, 187, 206, 212—214, 223, 478  
 Кусамо 136  
 Кыска, остров 353  
 Кюрасао 297  
 Кюстрин 260, 261, 263, 265—266  
  
 Ла-Валетта 338, 348  
 Ладожское озеро 138, 139, 142, 144, 176, 208, 217, 346  
 Лайм, залив 387  
 Лама, река 182, 183  
 Ла-Манш 36, 45, 50—52, 55, 57—60, 63, 64, 76, 287, 291, 309—311, 316, 323, 332, 342, 374, 376  
 Лампедуза, остров 107, 366  
 Лангр, плато 46, 47, 76, 78  
 Лапалис 319, 376  
 Лапландия, область 133, 141  
 Ла-Плата, река 290  
 Ла-Рош-Гюйон 64  
 Ла-Рошель 64, 319, 376  
 Ла-Хаг, мыс 323  
 Лаэ 368  
 Лебедин 206, 208, 214  
 Левенберг 263  
 Ле-Вердон 388  
 Лейрангер-фьорд 31  
 Лейте, остров 380—382, 390, 394  
 Ле-Кеф 102  
 Ле-Крозон 375  
 Ле-Ман 60, 71, 440  
 Ленинград 135, 139—143, 154, 156, 161, 163, 168—170, 173, 177, 184, 195, 196, 208, 209, 230, 469, 471—474, 476  
 Ленино 216  
 Лерос, остров 128  
 Лётцен 258  
 Лех, река 90  
 Либревиль 313  
  
 Либштадт 259  
 Ливерпуль 319, 417  
 Ливорно 115, 118, 367  
 Лиекса 136  
 Лиловая 163, 249  
 Лиллехаммер 28, 422  
 Лилль 45, 51, 432  
 Лингаен, залив 389  
 Линних 80  
 Линос, остров 366  
 Линц 270, 271  
 Лион 416  
 Лири, река 114  
 Ловать, река 168, 184, 232  
 Лодейное Поле 139  
 Лодзь 15, 256, 257  
 Лоланн, остров 23  
 Ломжа 160  
 Лондон 52, 53, 69, 311, 312, 417, 426, 427, 431, 501  
 Лориан 59, 60, 64, 72, 376, 439  
 Лотарингия, область 49, 80, 81  
 Лоухи 137, 141  
 Лофотенские острова 30, 333  
 Луара, река 58—60, 72, 76  
 Лувен 77  
 Луга 176, 231  
 Луга, река 168  
 Лулео 30  
 Лусон, остров 380, 389, 392  
 Луцк 224, 226  
 Любань 230  
 Любек 421  
 Люблин 17, 156, 159  
 Люблина 125  
 Людвиггафен 452  
 Людвигслуст 269  
 Люксембург 37, 38, 41, 77, 78  
 Лунгс-фьорд 30, 146, 147  
 Львов 17, 18, 159, 160, 228  
 Льеж 41, 81  
  
 Маас, река 41, 43—45, 51, 56, 76, 77, 79, 81, 83, 85, 425  
 Маастрихт 77, 425  
 Магдебург 268  
 Магнушев 254  
 Мадагаскар, остров 320, 353  
 Маелла, горный массив 112  
 Мажейкья 249  
 Мазурские болота 257  
 Майкоп 191  
 Майн, река 89  
 Майнц 436  
 Македония, область 122, 125, 130  
 Малайя 339  
 Малаккский пролив 390  
 Малеме, аэродром 467  
 Мальй Бельт, пролив 294  
 Мальта, остров 91, 97, 98, 105, 111, 148, 314, 315, 334—336, 338, 348, 468, 483—485, 487—489  
 Мангейм 436  
 Манила 380, 389  
 Манильская бухта 389  
 Мант 74  
 Маныч, река 201  
 Марата, оазис 93, 96

- Марвикен 297  
 Марживаль 69  
 Марианские острова 340, 377—379, 392—394  
 Марибор 123  
 Мариенбург 451, 456  
 Мариямполь 241  
 Марна, река 73, 74, 76  
 Марна-Рейн, канал 78, 80  
 Марсель 62, 64, 72  
 Мартиника, остров 313  
 Массауа 336  
 Маршалловы острова 339, 368, 369, 377  
 Махачкала 478  
 Махдия 349  
 Мга 230  
 Медвежьегорск 140, 141  
 Меджерда, горы 102  
 Мелитополь 174, 215, 218, 229  
 Мемель (Клайпеда) 245, 262  
 Мерефа 188  
 Мессинский пролив 108, 492  
 Мец 38, 77, 80, 84, 430  
 Миддельфарт 294  
 Мидуэй, остров 340, 352—355  
 Милан 120  
 Миллерово 190, 202  
 Милн, залив 367  
 Миндоро, остров 383  
 Минск 151, 160, 163, 221, 222, 233, 239  
 Миньяно 114  
 Мирамбелас, залив 335  
 Миус, река 174, 204, 206, 214  
 Михайлов 180  
 Мишкольц 252  
 Млава 16  
 Могилев 161, 166, 238, 239  
 Могилев-Подольский 160, 166, 226  
 Модена 120  
 Модлин 18  
 Можайск 183  
 Моздок 204  
 Мозель, река 77, 78, 86—88  
 Мозырь 167, 221—223, 233, 237  
 Мокотовский, форт 18  
 Монжуа 83  
 Монтевидео 290  
 Монте-Кассино, гора 117, 118, 468  
 Морава, река 123  
 Моравска-Острава 263, 270  
 Моравская низменность 260, 270  
 Моро, река 114  
 Морозовская 202, 480  
 Моротай, остров 380  
 Москва 126, 140, 154, 156, 165, 167, 169,  
 172, 173, 177, 179, 180, 183, 186, 203,  
 216, 236, 331, 469, 471—475, 512  
 Му 31  
 Музон 78  
 Мультда, река 90, 267  
 Муоньо 146  
 Мурдейк 45, 79, 425  
 Муреш, река 250  
 Мурманск 31, 135, 137, 141, 142, 332, 470,  
 476, 477  
 Мускау 266, 267, 271  
 Муху, остров 248, 332  
 Миенск 179  
 Мьеса, озеро 28  
 Мюнстер 436, 452  
 Мюнхен 457, 458  
 Нагасаки 394  
 Надъканижа 252  
 Намсус 28, 30, 422, 423  
 Намюр 81  
 Нанси 77  
 Нант 440  
 Нарва 176  
 Нарва, река 143, 168, 232, 245, 248  
 Нарвик 23, 24, 26, 28, 30—36, 147, 294,  
 295, 299, 301—304, 317, 419, 422, 423  
 Нарев, река 15—18, 414  
 Науру, остров 323  
 Наэ 88  
 Неаполь 111, 112, 114, 120, 348  
 Нева, река 140  
 Невель 210, 222, 232  
 Невер 76  
 Нейенбург 81  
 Неймеген 79, 85  
 Нейса, река 259, 260, 263, 270  
 Неккар, река 89  
 Неман, река 240  
 Неммерсдорф 249  
 Неттуния 114, 115, 117, 373, 492  
 Нетце, река 261  
 Нибюль 23  
 Никобарские острова 352  
 Никополь 218, 219, 223, 224, 226, 227, 473  
 Нил, река 98, 348, 482, 488, 490  
 Ниш 123, 130  
 Новая Гвинея, остров 353, 368, 377, 378  
 Новая Земля, остров 419  
 Новая Каледония, остров 353  
 Новая Калитва, 189, 193, 197, 204  
 Новгород 184, 230  
 Новоархангельск 227  
 Новоград-Волынский 166  
 Новогруд 16  
 Новоросийск 192, 215  
 Новоукраинка 227  
 Новочеркасск 190  
 Новы-Сонч 15  
 Ногат, река 261  
 Норвич 416  
 Нордкап, мыс 196, 261, 343, 426  
 Нормандские острова 57, 60, 64, 66, 72  
 Нумфор, остров 378  
 Ньиредхаза 251  
 Нью-Джорджия, остров 368  
 Нью-Йорк 286  
 Ньюкасл 288  
 Ньюфаундленд, остров 343  
 Ньюборг 294  
 Нюрнберг 465  
 Оберзальцберг 70  
 Овруч 221  
 Ока, река 177, 180  
 Окинава, остров 380, 381, 389, 392—394  
 Одер, река 89, 259—261, 263, 265—268,  
 386, 402  
 Одесса 166, 174, 228, 473  
 Ойтуз, перевал 249  
 Олдерни, остров 57  
 Олерон, остров 388

- Олимп, гора 124  
Оломоуц 271  
Ольборг 421  
Ольденбург 418, 421  
Ондальснес 28, 422, 424  
Онежское озеро 139, 140, 144  
Опочка 163, 232  
Оппельн 259, 260  
Оппенгейм 88  
Орадя 250, 251  
Оран 312, 349  
Ораниенбаум 176  
Ораниенбург 266  
Орвието 118  
Орджоникидзе 478  
Орел 178, 182, 196, 212—214, 473, 481, 516  
Орн, река 66, 67, 69, 72, 375  
Орша 161, 166, 216, 222, 238, 239  
Оскол, река 205, 206  
Осло 26, 28, 30, 31, 419, 421, 422  
Осло-фьорд 24, 26, 27, 295, 296, 298  
Осмуссар, остров 332  
Осташков 183  
Острада 240, 270  
Остров 232  
Офен 253  
Ошерслебен 449
- Па-де-Кале, пролив 311, 416, 432, 433, 440  
Падуя 120  
Пакш 251, 252  
Палаван, остров 380, 383  
Палау, острова 377, 378  
Палдиски 248, 332  
Пантеллерия, остров 107, 366  
Париж 46, 50, 51, 58, 65, 69, 71—74, 76, 350, 399, 416, 430, 437, 439, 445  
Пелепоннес, полуостров 124  
Первомайск 166  
Перекопский перешеек 174, 218, 228, 229  
Перемышль 17, 159  
Перпиньян 73  
Петраков 15  
Петровград 250  
Петрозаводск 139  
Петрокрепость 140, 176, 184, 195, 208, 209, 230  
Петсамо (Печенега) 136, 137, 332, 363, 372  
Печенгская губа 372  
Пиллау 262, 263, 386  
Пинд, горный массив 125  
Пинск 237  
Пинские болота 237, 469, 471  
Пирл-Харбор 339, 340, 369  
Пирог 125  
Писа, река 18  
Писса, река 257  
Питкьяранта 138  
Плимут 431  
Пловдив 122  
Плоешти 247, 248, 250  
Пльзень 271  
По, река 108  
Погребищенский 224  
Познань 15, 260, 456, 476  
Полоцк 222
- Полтава 171  
Польский коридор 12, 15  
Померания, область 260, 261  
Понте-Веккио, мост 119  
Порт-Морсби 353  
Портсмут 431  
Потсдам 268  
Прага 243, 265  
Преद्याл, перевал 250  
Прейшси-Холланд 259  
Прессбург 371  
Припятские болота 152, 159, 167, 222, 226,  
Припять, река 155, 221  
Проня, река 221  
Пропойск 221  
Проскуров 226, 227  
Прут, река 151, 159, 160, 165, 227, 245, 246  
Приюм, река 86  
Псков 151, 232, 240, 248  
Пуатье 48  
Пула 120, 373  
Пулавы 242, 243, 254, 265  
Пултуск 244, 254, 265  
Пфальц 38  
Пшасныш 15  
Пяозеро 138
- Рабаул 352, 377  
Рава-Русская 17, 160  
Радам 16  
Радомышль 219, 223, 224  
Рангун 352  
Рапидо, река 114  
Расейный 241  
Растенбург 157, 258  
Ратенов 268  
Ратибор 260  
Рауфосс 36  
Регенсбург 90, 449, 456  
Резекне 240  
Реджо-ди-Калабрия 109  
Реймс 74, 76, 272  
Рейн, река 37, 38, 46, 47, 77—79, 83—89, 147  
Рейне 453  
Ремаген 87—89  
Речица 221  
Ржев 183, 195, 209, 210  
Рига 163, 240, 248, 249  
Рижский залив 241  
Рим 97, 107—109, 111, 113—117, 128, 373, 396  
Римини 119  
Риттерсгофен 84  
Рованиэми 137, 145  
Рогачев 161, 166, 233  
Родос, остров 128, 132  
Розенберг 12  
Роман 246  
Ромбакс-фьорд 34  
Ромны 171  
Рона, река 61, 73, 74, 76  
Рославль 167, 178, 212, 214, 216  
Ростов-на-Дону 170, 174, 202, 204, 206, 471, 473, 474  
Роттердам 425  
Рошфор 376, 388

- Руайан 324, 388  
 Руан 51  
 Ругозеро 138  
 Рудно 125  
 Рудные горы 271  
 Ружан 16  
 Руза, река 182, 183  
 Рупельский перевал 124  
 Рур, область 89  
 Рур, река 79, 80, 85  
 Руффиак 65  
 Рыбачий, полуостров 137, 372  
 Рыбинск (см. Щербаков)  
 Рыбница 227  
 Рюкю, острова 380, 392  
 Рязань 180
- Саар, река 37, 86  
 Саарбрюккен 37, 38, 40, 45, 47  
 Саарская область 253  
 Северная впадина 78, 80, 84  
 Саво, остров 355  
 Саидор 368  
 Сайпан, остров 378, 379, 393  
 Сал, река 201  
 Саламауа, остров 352, 367, 368  
 Салерно 109, 111—113, 366, 373  
 Салла 137, 146  
 Сало 111  
 Салоники 124, 127, 130  
 Садонта 250  
 Сальск 200, 480  
 Самар, остров 381  
 Сан, река 16, 18, 241  
 Сан-Бернардино, пролив 380  
 Сангро, река 112, 113  
 Сандомир 241, 245, 254  
 Санта-Крус, острова 357  
 Сараево 125, 129, 132  
 Сардиния, остров 106, 112, 316  
 Сарема, остров 248, 332, 371  
 Сарк, остров 57  
 Саусапор 378  
 Сафи 349  
 Свиномюнде 386  
 Свирь, река 140, 141, 173, 176  
 Свильвер 333  
 Святой Елены, остров 320  
 Севастополь 142, 174, 175, 187, 195, 229, 347, 372, 373, 476, 477  
 Северо-Германская низменность 79  
 Северо-Итальянская низменность 119  
 Северное Борнео 340  
 Северное море 89, 287, 304—306, 310, 311, 316, 326, 364, 385, 416—419, 436, 439, 440, 447, 449, 484  
 Северный Донец, река 151, 174, 175, 189, 190, 200, 202, 204, 205, 207, 208, 214, 474, 513  
 Северный Ледовитый океан 136, 142, 332, 347, 359, 363, 372  
 Сегед 250  
 Сегозеро, озеро 140  
 Седан 38, 43, 77, 453  
 Седльце 243  
 Секешфехервар 132  
 Секлерский выступ 250  
 Сена, река 46, 51, 64, 66, 70, 72—74, 374, 376, 416
- Сен-Ва-Ла-Уг 67  
 Сен-Жермен 50, 54, 71, 73  
 Сен-Кантен 440  
 Сен-Ло 69, 70  
 Сен-Мало 64, 72, 374, 375  
 Сен-Назер 58, 59, 64, 72, 345, 376, 388, 439  
 Сен-Рафаэль 72  
 Серадз 15  
 Серет, река 245—247  
 Серфолль 31  
 Сеттермен 33  
 Сибиу 250  
 Сиваш, залив 229  
 Сиди-Баррани 92  
 Сиди-Резег 95  
 Сингапур 352, 380, 381, 390  
 Сиракузы 107, 108  
 Сицилийский пролив 314, 334  
 Сицилия, остров 64, 93, 96, 106—109, 124, 128, 315, 366, 487, 490—492  
 Славянск 189  
 Слоним 160  
 Слуцк 160  
 Случь, река 160, 165  
 Смитс-Нолл, банка 288  
 Смоленск 161, 166, 167, 183, 216, 222, 472  
 Согне-фьорд 28  
 Сож, река 166, 216, 221  
 Соломоновы острова 352, 353, 358, 368  
 Сольнок 251  
 Сольцы 168  
 Сомма, река 43, 45, 46, 51, 74  
 Сона, река 74, 80, 81  
 Сопот 261  
 Сороки 226, 227  
 Сортавала 139  
 София 122, 123  
 Софьянга, река 138, 145  
 Спас-Деменск 210  
 Специя 111, 120, 367  
 Средиземное море 61, 62, 91, 99, 101, 105, 125, 148, 185, 210, 222, 313, 314, 316, 318, 324, 332, 334, 336, 338, 343, 348—350, 363, 366, 367, 371, 373, 385, 430, 449, 467, 468, 482—488  
 Средне-Дунайская низменность 250  
 Ставангер 24, 26, 294, 298, 308, 419, 420, 422, 423  
 Стадландет 291  
 Сталинград 62, 104, 142, 150, 151, 189, 190, 192, 193, 197, 200—204, 206, 227, 326, 476—481, 516, 517  
 Станислав 227  
 Старая Русса 184, 185, 209  
 Старый Оскол 206  
 Скагеррак, пролив 24, 286, 287, 304, 308, 309, 333, 416, 419, 422  
 Скала-Подольская 227  
 Скандинавский полуостров 419  
 Скапа-Флоу 289, 317, 417—419  
 Стейнхьер 31  
 Стокгольм 143  
 Страсбург 38, 80  
 Стромболи, остров 348  
 Струма, река 124  
 Стырь, река 160  
 Суассон 69, 74, 76

- Сувалки 15, 160, 249  
 Суда, бухта 334, 467  
 Судеты 259, 260, 263, 270, 271  
 Сулин 372  
 Суматра, остров 351, 352  
 Сумба, пролив 351  
 Сумы 214  
 Суоярви 139  
 Суригао, пролив 381  
 Сур-Сари, остров 145  
 Сухиничи 182, 183, 196  
 Суэцкий канал 91, 104, 125, 148, 314, 483, 486, 489  
 Сырве, полуостров 248  
 Сюр (Зауэр), река 86
- Таганрог 174, 187, 206, 214, 478  
 Тайвань, остров (см. Формоза)  
 Таклобан 380  
 Таллин 140, 144, 248, 332, 473  
 Таманский полуостров 192  
 Тангермюнде 270  
 Таранто 315, 366  
 Тарту 245  
 Тата 253  
 Татой 486  
 Таунус 89  
 Таурге 249  
 Тацинская 202, 480  
 Тевтобургский лес 89  
 Темза, река 49, 52, 288, 416  
 Терборг 79  
 Термоли 112  
 Тернополь 226—228, 476  
 Терсхеллинг, остров 342  
 Тессел, остров 64  
 Теулада, мыс 316  
 Тённер 294  
 Тибр, река 118  
 Тил 79  
 Тилбург 425  
 Тилигул, река 227, 228  
 Тильзит 241  
 Тимишоара 130, 250  
 Тимор, остров 339, 351  
 Тиннан, остров 379  
 Тионвиль 38  
 Тирасполь 246  
 Тироль, область 108  
 Тирренское море 119  
 Тисса, река 250, 251, 253  
 Тихвин 141, 176, 177  
 Тихий океан 322, 323, 340, 352, 353, 377, 378, 382, 383, 389, 395  
 Тобрук 94, 95, 97, 98, 99, 315, 316, 335, 349, 486, 488, 489  
 Токай 251  
 Токио 352, 390, 394  
 Томашув 17, 159  
 Топозеро, озеро 138  
 Торнио 145  
 Триест 120, 367  
 Трянкомали 352  
 Триполи 92, 94, 96, 101, 102, 107, 316, 338, 486  
 Трир 78, 86, 87  
 Трельдвикен 34  
 Тромсё 33, 306
- Тронхейм 22, 24, 26—28, 30, 31, 34, 294, 295, 299, 300, 306, 307, 342, 363, 419, 420, 422  
 Тронхейме-фьорд 299, 300  
 Трук, острова 368, 377  
 Туапсе 192, 478  
 Тукум 244, 245, 248, 249  
 Тула 179, 180, 182, 469, 473, 476  
 Тулаги 353, 355  
 Тулгеш, перевал 249  
 Тулемайоки 138  
 Тулемайрви, озеро 138  
 Тулон 62, 64, 72, 312, 349, 373, 430  
 Тунис 72, 101, 102, 104, 105, 348, 350, 491, 492, 508, 516  
 Тунисский пролив 366  
 Тухольская пуша 16  
 Тюрингский лес 89
- Уаза, река 74**  
 Укмерге 240  
 Улити, острова 379, 380  
 Умань 166, 224  
 Ур, река 86  
 Утрехт 440  
 Уфут-фьорд 32—34, 301—303  
 Уэйк, остров 339, 340
- Фалез 72—74, 508  
 Фальстер, остров 294  
 Фарерские острова 291  
 Фарерско-Исландский порог 291, 326  
 Фастов 219  
 Фауске 31  
 Федала 349  
 Феодосия 175, 187, 347  
 Фермопилы 124  
 Ферт-оф-Форт, залив 387  
 Филиппинские острова 340, 379, 383, 389, 392  
 Филиппув 249  
 Финистерре, мыс 320  
 Финский залив 136, 139, 140, 232, 331, 332, 347, 359, 365, 371  
 Фиуме (Риека) 128  
 Фландрия 45, 63  
 Фленсбург 294  
 Флоренция 119  
 Флорина 124  
 Фоджа 130, 447, 452  
 Фонтенбло 50, 54  
 Формоза 380, 389  
 Форнебу 421  
 Фоссенек 80  
 Фракия, историческая область 122, 125  
 Фрамнес 33  
 Франкфурт 88, 260, 261, 263, 457, 461  
 Франкфурт-на-Майне 457  
 Фредрикстад 28  
 Фритаун 343  
 Фрише-Нерунг, коса 262, 263  
 Фульда 88, 89  
 Фюн, остров 23  
 Фюрстенберг 265
- Хавель, озеро 268, 269  
 Хавельберг 268  
 Хайфа 486

- Халифакс 319  
 Халлен 30  
 Хальберштадт 89  
 Хальфая, перевал 96  
 Хамбер 287, 288  
 Ханау 88  
 Ханко, полуостров 136, 155, 332  
 Харстад 30, 32—34, 304, 305  
 Харьков 170, 174, 175, 187, 188, 206, 207, 214, 215, 469, 473, 474, 477  
 Хаугесунн 294, 298  
 Хелмно 16  
 Хель, полуостров 18, 19, 21, 261—263, 286  
 Хемнесбергер 300  
 Хенефосс 28  
 Херсон 219, 225, 227, 229  
 Хиросима 394  
 Хиришберг 260  
 Хиума, остров 248, 332, 371  
 Холландия (Новая Гвинея) 377, 378  
 Холм 168, 183, 185, 199, 230, 232, 476  
 Хора-Сфакон 335, 467  
 Хортен 296  
 Хорьянгс-фьорд 303  
 Хюртгенвальд, лес 79
- Целе** 132  
 Целебес, остров 351  
 Цеханув 16  
 Цигенберг 83  
 Цимлянская 190, 193
- Чаусы** 221  
 Ченстохов 15, 257  
 Черкасы 171, 219, 223  
 Черниговка 174  
 Черновцы 151, 160, 227  
 Черногория, область 124, 131  
 Черное море 140, 192, 215, 227, 333, 334, 347, 365, 372, 373, 473, 474  
 Ческе-Вудеевице 271  
 Чигирин 218, 219  
 Чир, река 200  
 Чистерна-ди-Рома 116  
 Чугуев 188  
 Чудово 230  
 Чудское озеро 140, 168, 232, 237, 241, 245
- Шалон-на-Марне** 74  
 Шартр 73  
 Шауляй 151  
 Шварцвальд, горы 89  
 Шведт 265  
 Швейнфурт 449, 452  
 Шверин 269  
 Шельда, река 76, 77, 79, 342  
 Шепетовка 226  
 Шербур 48, 51, 59, 60, 64, 69, 375, 376  
 Шетландские острова 332  
 Шимск 232  
 Шипуош, банка 288  
 Шлезвиг-Гольштейн, область 418  
 Шлейден 86  
 Шлиссельбург (см. Петрокрепость)  
 Шлоссберг 249, 254, 257  
 Шнейдемюль 13, 15, 266, 476  
 Шпицберген, остров 333, 362, 419  
 Штейнау 259
- Штеттин 261  
 Штольберг 79  
 Штрелен 260  
 Штригау 263  
 Штутгарт 416, 436
- Щербаков** 473
- Эбенроде 249  
 Эбен-Эмаель 41, 44, 425  
 Эберсвальде 266  
 Эвре 73  
 Эгейское море 125, 128, 315, 335, 373, 467, 482  
 Эгер 252  
 Эгерсунн 294, 298, 419  
 Эде 79  
 Эйндховен 78, 79  
 Эйскирхен 87  
 Эйфель, горы 37, 38, 81  
 Элиста 200  
 Эль-Агейла 95  
 Эль-Аламейн 98—100, 113, 197  
 Эльба, остров 119  
 Эльба, река 89, 90, 267—270, 320, 333, 435, 453  
 Эльбинг 259, 262, 385  
 Эльбрус, гора 191  
 Эльвегордсмуэн 33, 301  
 Эль-Газала 96, 97  
 Эльзас, область 78, 80, 81  
 Эль-Мекили 94  
 Эмден 451, 452  
 Эмс, река 288, 386  
 Эна, река 43, 45, 46  
 Эниветок, атолл 377  
 Эпиналь 77  
 Эпир, область 124, 157  
 Эркеленц 85, 86  
 Эрфт, река 86  
 Эс-Саллум 92, 94, 95  
 Эствогёй 303  
 Эстергом 253  
 Этна 108
- Южно-Китайское море** 389  
 Южный Буг, река 166, 226, 227  
 Юминд, мыс 332  
 Юрдинген 86  
 Ютландия, полуостров 23, 24, 421  
 Юхнов 183, 196
- Яблоничский перевал** 228  
 Яблунковский перевал 15  
 Ява, остров 339, 351, 352  
 Яванский пролив 351  
 Яванское море 390  
 Яйце 129  
 Янина 124  
 Янисьярви 138  
 Ян-Майен, остров 419  
 Яп, остров 379  
 Ярцево 166  
 Ясло 251, 253  
 Яссы 160, 227, 228, 237, 245, 246

## СОДЕРЖАНИЕ

От Издательства . . . . . 5

### ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

#### ВОЙНА НА СУШЕ

- Польская кампания . . . . . 13  
Состав и стратегическое развертывание польской армии — 15.
- Операция на Севере . . . . . 22  
Военная предыстория операции — 22. Цель и задачи военной операции — 22. Начало операции — 23. Высадка десантов — 24. Расширение захваченных плацдармов — 27. Бои за окончательное овладение Норвегией — 30. Борьба за Нарвик — 32.
- Война на Западе . . . . . 37  
Обстановка на Западном фронте осенью и зимой 1939/40 года — 37. Западный вал, его цель и значение — 37. Планы верховного главнокомандования в войне на Западе (осень 1939—зима 1939/40 года)—40. Наступление немцев во Франции в мае 1940 года — 44. Ошибка немецкого командования под Дюнкерком — 46. Перемирие — 48. План вторжения в Англию — 49. Битва за Англию — 53. Перегруппировка немецких войск на Западе в начале 1941 года — 53. Организация обороны побережья в 1941 году — 54. Вторичная подготовка к вторжению в 1941 году — 55. Первые признаки вливания Восточной кампании на обстановку на Западе — 56. «Рождение» Атлантического вала — 57. Смена командования на Западе в 1942 году — 58. Десантная вылазка англичан в районе Дьеппа в августе 1942 года — 59. Выход Алжира из-под власти правительства Виши, оккупации Южной Франции в конце осени 1943 года — 61. Напряженный 1943 год на Западе — 62. Назначение фельдмаршала Роммеля на Западный фронт зимой 1943/44 года — 64. Введение нового порядка подчинения на Западном фронте в 1944 году — 65. Завоевание противником полного господства в воздухе перед самым началом вторжения в 1944 году — 65. Начало вторжения в ночь с 5 на 6 июня 1944 года — 66. Замена фельдмаршала фон Рундштедта фельдмаршалом фон Клюге. Роммель тяжело ранен — 70. Вторжение на юге — 72. «Котел» в районе Фалеза, плацдарм на Сене, падение Парижа и отход за Сену (конец августа 1944 года) — 73. Отход немецких войск на новые оборонительные позиции — 74. Проблема Западного вала; фон Рундштедт вновь назначается главнокомандующим войсками Западе — 76. Падение Антверпена. 15-я армия переправляется через устье Шельды — 77. Перегруппировка войск Западной армии, начало сражений у Ахена — 78. Высадка западными союзниками крупного воздушного десанта в нижнем течении Рейна. Продолжение сражений в районе Ахена — 78. Смена командования в группе армий «Г», сражение за Лотарингию и Эльзас — 80. Наступление в Арденнах и его последствия — 81. Борьба за Рейн в февралю — марте 1945 года — 85. Конец немецких войск на Западе — 88.
- Северо-африканская кампания . . . . . 91  
Обстановка в районе Средиземного моря в начале лета 1940 года и ближайшая военная задача Италии — 91. Неудачное наступление Грациани на Египет. Успех английского контрнаступления и его причины — 91. Положение Италии в конце 1940 и в начале 1941 года, первая помощь со стороны Германии — 92. Рейд Роммеля от Гаср-эль-Брега до египетской

- границы — 93. Сражение в районе ливийско-египетской границы, борьба за Тобрук и новое отступление войск держав «оси» до Эль-Агейлы — 95. Новое наступление Роммеля и выход его на позицию Эль-Газалы — 96. Проблема дальнейшего ведения боевых действий в Северной Африке — 97. Наступление Роммеля на позицию у Эль-Газалы и борьба за Тобрук — 97. Наступление на Мальту снова откладывается. Роммель продвигается до Эль-Аламейна — 98. Борьба за позицию у Эль-Аламейна — 99. Отступление немцев из Египта — 100. Высадка союзников в Северной Африке и принятые немцами контрмеры — 101. Окончание борьбы в Тунисе — 102. Командный состав и войска — 103. Итоги северо-африканской кампании — 104.
- Итальянская кампания** . . . . . 106
- Основы для обороны итальянской метрополии — 106. Высадка западных союзников на острове Сицилия — 107. Совещание Гитлера и Муссолини 19 июля 1943 года и смена правительства Италии — 108. Высадка западных союзников в Калабрии, заявление Бароло о выходе Италии из войны и реакция немцев — 109. Борьба американцев за создание плацдарма в районе Салерно — 111. Новое республиканско-фашистское правительство Муссолини — 111. Эвакуация Сардинии и Корсики — 112. Бои в Южной Италии и отход немецких войск на позицию Вольтурно — Сангро — 112. Борьба за позицию Вольтурно — Сангро — 113. Ожесточенные бои 10-й армии зимой, высадка американских войск в районе Анцио, Неттуния — 114. Рим — «открытый город» — 116. Бои за Кассино — 117. Итоги боев южнее Рима и оценка обстановки командованием группы армий «Юг» — 117. Наступление западных союзников весной 1944 года — 117. Усиление партизанской войны — 118. Потеря острова Эльбы и борьба за Апеннины — 119. Последнее крупное наступление западных союзников в Италии через Апеннины и выход их к Альпам — 120. Конец немецких войск в Италии — 120.
- Балканская кампания** . . . . . 122
- Развертывание немецких сил и первые бои на Балканах — 122. Борьба против Греции — 124. Встреча с английскими войсками — 124. Захват острова Крит — 125. Период оккупации — 125. Начало подпольного движения — 126. Консолидация сил подпольного и партизанского движения различных направлений — 126. Балканы под угрозой вторжения — 127. Выход Италии из войны — 128. Ведение боевых действий на увеличившейся территории уменьшенными силами — 128. Катастрофа — 130.
- Финская кампания** . . . . . 133
- Особые условия финского театра военных действий — 133. Основы ведения операций на территории Финляндии и немецко-финское сотрудничество — 135. Стратегическое развертывание вооруженных сил Финляндии — 136. Развертывание сил, входивших в состав армии «Норвегия» — 136. Наступление в Лапландии и Финляндии с целью овладения Мурманской железной дорогой — 137. Итоги наступления немецко-финских войск на Крайнем Севере; наступления восточного крыла «Карельской армии» — 138. Наступление финнов на Карельском перешейке — 139. Дальнейшее наступление финнов восточнее Ладожского озера к реке Свири и на Петрозаводск — 139. Оперативная связь «Карельской армии» с немецкой группой армий «Север» — 140. Успешное отражение немецко-финскими войсками наступления русских зимой 1941/42 года — 140. Перегруппировка войск 20-й армии — 141. План действий на лето 1942 года — 142. Финское руководство и неудачи немцев на Восточном фронте и в Северной Африке зимой 1942/43 года — 142. Причины отсутствия активных боевых действий в 1943 году — 143. Попытки западных союзников и нейтральных государств склонить Финляндию к сепаратному миру с Советским Союзом — 143. Решающее наступление русских на Карельском перешейке — 143. Выход Финляндии из войны — 144. Уход немецких войск из Финляндии — 145. Отход немецких войск из Финляндии через Северную Норвегию к Люнгс-фьорду — 146.
- Война в России** . . . . . 148
- Подготовка — 148. Немецкая Восточная армия — 149. Противник — 151. План кампании — 154. Вступление немецких войск в Россию — 159. Окружение войск противника в районе Белостока и Минска — 160. Быстрое продвижение немецких войск в Прибалтике — 161. Итоги пограничных сражений — 163. Борьба на рубеже Днепр — Западная Двина. Окружение войск противника в районе Умани — 165. Прорыв немцев к Смоленску — 166. Выход немецких войск к Финскому заливу — 168. Общая обстановка на



Восточном фронте после прорыва «линии Сталина» — 169. Сражение за Киев — 171. Запоздалое наступление немцев на Москву — 173. Выход войск группы армий «Юг» к Северному Донцу — 174. Борьба за овладение последними базами русских на Балтийском море и соединение с финнами — 176. Наступление на Москву — 177. Двойное сражение у Брянска и Вязьмы — 177. Фронт приближается к Москве — 179. Контрнаступление русских войск — 180. Действия группы армий «Центр» зимой 1941/42 года — 182. Критическая обстановка, сложившаяся на фронте группы армий «Север» зимой 1941/42 года — 184. Планы немцев на 1942 год — 185. Подготовка войск группы армий «Юг» к наступлению — 186. Овладение Керченским полуостровом и взятие штурмом Севастополя — 187. Ликвидация выступа под Изюмом — 188. Наступление на Волгу и на Кавказ — 189. Группы армий «А» и «Б» получают новые самостоятельные задачи — 190. Наступление на Сталинград — 193. Обстановка на фронтах групп армий «Центр» и «Север» — 195. Сталинград — поворотный пункт войны — 196. Гибель 6-й армии — 197. Наступление русских на юге — 204. Военные действия на центральном и северном участках фронта зимой 1942/43 года — 208. Военные действия летом 1943 года. Операция «Цитадель» — 210. Контрнаступление русских войск на участке Орел — Рославль — 212. Крупное наступление русских войск на южном участке фронта — 214. Потеря Таманского плацдарма — 215. Оборона на Днестре — 215. Отступление группы армий «Центр» — 216. Итоги военных действий летом 1943 года — 217. Военные действия осенью 1943 года — 218. Итоги военных действий в 1943 году — 222. Наступление русских войск зимой 1943/44 года на южном участке фронта и выход их к Карпатам — 223. Борьба за Крым — 228. Военные действия на фронте группы армий «Север» зимой 1943/44 года — 230. Успешные оборонительные действия группы армий «Центр» — 232. Партизанская война — 235. Разгром немецкого Восточного фронта летом 1944 года — 237. Разгром группы армий «Центр» — 238. Наступление русских войск становится всеобщим — 240. Восстание в Варшаве — 243. Бои на Висле и Нареве — 243. Соединение группы армий «Центр» с группой армий «Север» — 244. Потеря немцами новых территорий в Прибалтике — 245. Катастрофа немецких войск в Румынии — 245. Военные действия в Прибалтике и Восточной Пруссии осенью 1944 года — 248. Борьба за Венгрию — 249. Наступление русских войск от Вислы до Одера — 254. Завершение боев в Восточной Пруссии — 262. Битва за Берлин — 263. Последние дни Берлина — 268. Окончание боев на южном участке фронта и штурм Вены — 270. Конец Восточной армии — 272. Почему в борьбе за оперативные принципы победил Гитлер, а не военное руководство — 273.

## ЧАСТЬ ВТОРАЯ

### ВОЙНА НА МОРЕ

- Боевые действия на море в 1939 году . . . . . 283  
 Общая обстановка — 283. Война на море и авиация — 284. Немецкий торговый флот — 285. Борьба на Балтийском море — 286. Обеспечение районов Северного моря — 287. Немецкие эскадренные миноносцы у восточных берегов Англии — 287. Действия подводных лодок — 289. Немецкие «карманные линкоры» в Атлантике — 290. «Гнейзенау» и «Шарнгорст» у берегов Исландии — 291. Удары с воздуха — 292.
- Боевые действия на море в 1940 году . . . . . 293  
 Немецкая авиация топит немецкие эсминцы — 293. Оккупация Дании и Норвегии — 293. Борьба в районе Осло-фьорда — 295. Захват Кристиансанда — 296. Оккупация Бергена — 298. Судьба Тронхейма — 299. Ожесточенная борьба за Нарвик и ее исход — 300. Морские бои в Северном море — 303. Неудачные контрмероприятия Англии — 308. Операция «Зеелёве» — 309. Обстрелование захваченного побережья — 311. Борьба англичан с французским флотом — 312. Вступление в войну Италии — 313. Оборона своих коммуникаций и борьба на коммуникациях противника — 314. Италия начинает войну с Грецией — 315. Действия подводных лодок в 1940 году — 316.
- Боевые действия на море в 1941 году . . . . . 318  
 Немецкие линкоры в Атлантике — 318. Боевые рейды вспомогательных крейсеров — 322. Действия немецких подводных лодок — 324. Успехи и гибель линкора «Бисмарк» — 326. Война с Советским Союзом — 331. Борьба в Северном Ледовитом океане — 332. Боевые действия на Черном море — 333. Обострение обстановки на Средиземном море — 334. Вступление в войну Японии и США — 338.

Боевые действия на море в 1942 году . . . . .	342
Прорыв немецкой эскадры через Ла-Манш — 342. Кульминационный пункт подводной войны — 343. Высадка английских отрядов «коммандос» в Сен-Назере — 345. Борьба с советским флотом на трех морях — 346. Высадка западных союзников в Северной Африке — 348. Прорыв блокады торговыми судами — 350. Японцы завоевывают Индонезию — 351. Серьезная неудача японцев у острова Мидуэй — 353. Кровавопрлитная борьба за остров Гуадалканал — 355.	
Боевые действия на море в 1943 году . . . . .	359
Общая обстановка — 359. Самолеты и радиолокаторы противника сводят на нет успехи подводного флота — 360. Бои и поражения немцев на Крайнем Севере — 362. «Малая война» близ оккупированного немцами побережья — 365. Италия не выдерживает натиска противника — 366. Американцы одерживают верх — 367.	
Боевые действия на море в 1944 году . . . . .	370
Германия слабеет, противник усиливается — 370. Затравленные, но не потерявшие боевого духа! — 371. Высадка западных союзников в Нормандии — 374. Тяжелые бои в южных морях Тихого океана — 377. Возвращение Филиппин в руки союзников — 379. Решительное морское сражение к востоку от острова Лейте — 381.	
Боевые действия на море в 1945 году . . . . .	385
Последние бои у берегов Европы — 385. Итоги подводной войны — 386. Продолжение борьбы за военно-морские базы во Франции — 388. Война на Тихом океане. Возвращение Филиппин и Индонезии в руки союзников — 389. Захват острова Иводзима — 390. Падение острова Окинава — 392. Япония капитулирует! — 394. Несколько заключительных слов о войне на море — 395. Общий вывод — 396.	

#### ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

### ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

Немецкая авиация в 1914—1918 годах . . . . .	399
Последствия первой мировой войны — 399. Строительство военной авиации после 1933 года — 402. Стратегические планы и вооружение. Авиационные части — 404. Немецкая зенитная артиллерия — 411. Авиация в «молниеносных войнах» 1939—1940 годов — 414. Немецкая авиация к началу 1940 года — 415. Норвежская операция — 418. «Молниеносная война» с Францией, Бельгией и Голландией — 424. Немецкие ВВС в борьбе против Англии в 1940—1944 годах — 426. Боевая деятельность и дислокация частей 3-го воздушного флота в последние недели перед вторжением — 431. Вторжение 6 июня 1944 года — 432. ПВО Германии в период превосходства немцев в воздухе (1939—1941 годов) — 434. Полумеры и импровизации (ответ немецких ВВС на объединенное авиационное наступление западных союзников в 1942 году) — 442. Кризис и начало заката. Борьба за господство в воздухе над Германией в период с 1943 года по день «Д» (6 июня 1944 года) — 446. Поражение и крах в 1944—1945 годах — 460. Балканская операция 1941 года, вызвавшая отсрочку Восточной кампании — 466. Немецкие ВВС в войне против России — 468. Развертывание немецких ВВС — 469. 21 июня 1941 года — 471. 22 июня 1941 года — 471. Битва за Москву — 473. Путь к Севастополю и Сталинграду — 476. Немецкие ВВС в войне на Средиземном море — 482. Первые бои на Средиземном море — 483. Затишье — 485. Победа, но не решающая — 487. Кризис — 490. Высадка западных союзников в Африке в 1942 году — 490. Окружение — 491. Конец — 493. Некоторые итоги — 493.	
Послесловие . . . . .	498
Приложение 1. Сухопутная армия Германии . . . . .	504
Приложение 2. Организация высших органов управления германских вооруженных сил во второй мировой войне . . . . .	506
Приложение 3. Личный состав немецких ВВС в 1941 году . . . . .	509
Именной указатель . . . . .	522
Указатель географических названий . . . . .	525
Содержание . . . . .	536

Б у т л е р  
М И Р О В А Я   В О Й Н А  
1939—1945 гг.

Редактор *Ю. А. НЕПОДАЕВ*  
Художник *Б. И. Фомина*  
Технический редактор *Б. И. Корнилов*

Сдано в производство 31/VII 1957 г.  
Подписано к печати 10 XII 1957 г.  
Бумага 70×108<sup>1/16</sup> = 18,4 бум. л. печ. л. 50,4 в т/ч 24 вкл.  
Уч.-изд. л. 49,2. Изд. № 18/3282  
Цена 31 р. Заказ 643

---

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
ИНОСТРАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ  
Москва, Ново-Алексеевская, 52

---

20-я типография  
Московского городского совнархоза  
Москва, Ново-Алексеевская, 52



Огневой налет норвежцев по немецкому передовому отряду на одной из горных дорог центральной части Норвегии.



Атака немецкой пехоты в небольшом норвежском городке, ставшем добычей огня и разрушения.



Рота немецких самокатчиков в горах Норвегии.

Кинорежиссер снимает действие немецких огнеметов.

Первая штурмовая группа, незаметно подошедшая к объекту атаки, обрабатываемому авиацией.



Оборонительные сооружения немцев на берегу Ла-Манша в районе Кале.  
Из них впоследствии вырос Атлантический вал



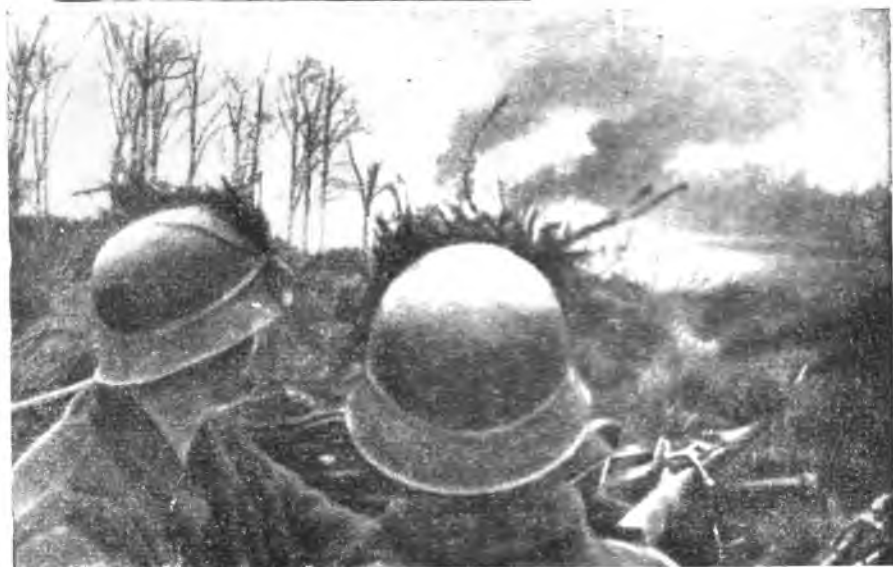
Снаряды дальнбойной артиллерии, предназначенные для обстрела побережья Англии. Этот обстрел имел скорее символическое, чем военное значение.



Противотанковое береговое заграждение с дотом на побережье Ла-Манша.



В районе Дьеппа. Выброшенное на берег судно англо-американцев, предназначенное для десантирования танков.



Самоходно-артиллерийская установка в засаде.

Бельгия. Тяжелые минометы и парашютисты отбивают атаку канадских войск. Далеко выдвинутый вперед секрет наблюдает за лежащей перед ним местностью.





Даже очень хорошо замаскированная противотанковая пушка выдает себя сильным дымным пламенем. Противник обнаруживает ее с первого же выстрела.

Немецкий солдат в окопе в период тяжелых боев под Арнемом.

Арнем. Первые немецкие самоходно-артиллерийские установки в Остербеке, предместья которого усеяны парашютами поспешно отступившей английской воздушно-десантной дивизии.



Северная Африка. Так выглядел этот негостеприимный театр военных действий.  
Тунис. Итальянские позиции в районе Сиди-эль-Бабес, в том месте, где кончается знаменитый «римский водопровод».

Немецкие солдаты в арабском квартале Туниса.



Немецкий парашютный десант, приземлившийся в горах Гран-Сассо для освобождения Муссолини.

Парашютисты — участники освобождения Муссолини после выполнения задачи. Неттуния. Англичане и немцы помогают друг другу выносить раненых с поля боя.



Варшава. Взорванные мосты через Вислу.

Артиллерийские наблюдательные пункты на дамбе в предместье Варшавы — Праге.

Могилы на улицах Варшавы.

Варшава, отклонившая предложение о капитуляции, превращена в море огня и дыма.



Здесь был порт Бастия.

На перекрестке дорог.

Надгробный памятник-мавзолей в пустыне.

Тяжелая артиллерия в районе Тобрука.



Немецкие пулеметчики на позиции у Эль-Аламейна.



После 2300-км марша по выжженной солнцем пустыне солдаты Роммеля почти вплотную подошли к цели своего наступления — Александрии.



Монастырь Монте-Кассино до его разрушения.

В течение многих недель 1-я парашютно-десантная дивизия немцев обороняла монастырь. Так выглядит сейчас один из красивейших и ценнейших памятников западной культуры — Монте-Кассино.



В занятом немцами Риме. На переднем плане горящий броневладелец противника.



Группа интернированных итальянских войск на стадионе Больцано.





Пехота и самокатчики во время наступления в горах Балкан.

Предместье одного из сербских городов очищается от противника. Штурмовая группа немцев выводит пленных сербов из укрытия.

Английские парашютисты сдаются в плен немецким парашютистам.

Немецкие горные стрелки на захваченной ими оборонительной линии Метаксаса в районе Салоник.



Танки проходят мимо взорванных укреплений югославской оборонительной линии.  
Трофейный сербский танк, захваченный продвигающимися вперед войсками группы армий «Юго-Восток».

Немецкий бронеавтомобиль, идущий во главе колонны, наступающей на Афины.



Немецкие пикирующие бомбардировщики и тяжелая артиллерия разрушают долговременные укрепления линии Мажино.

Французские 32-тонные танки, уничтоженные под Седаном.

Немецкая пехота в Северной Франции.



Тяжелые немецкие танки переправляются в Болгарию по Большому временному мосту через Дунай, построенному саперами.

Немецкие войска безостановочно движутся по дорогам Болгарии к указанным им районам сосредоточения.

Моторизованная пехота захватывает важнейшие опорные пункты Болгарии.



На фронте за Северным полярным кругом.

Снежный тоннель на Государственной шоссейной дороге № 50 в Северной Норвегии.  
Длина некоторых из тоннелей достигала 12 км.

Дорога в лесу на юге Лапландии.



Вот все, что осталось от немецкой роты после многодневных упорных боев.  
Горящий русский танк «Т-34» на обочине дороги.



Атака танков и пехоты противника.



Берлин, 1945 год. Прожекторы отслужили свою службу и теперь используются в качестве баррикадных заграждений на окраинах города.

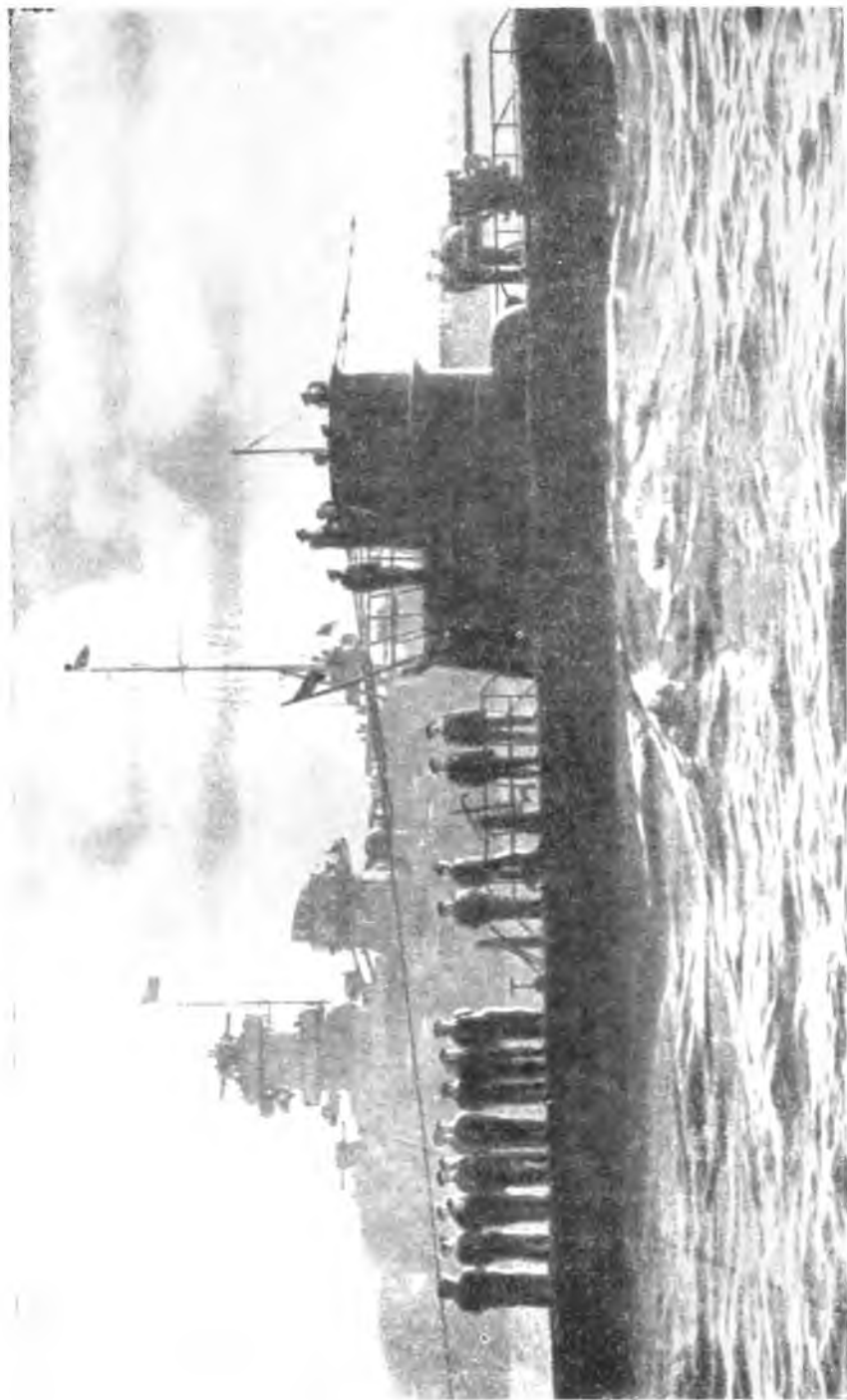


Русские танки на привале во время наступления в Белоруссии в 1944 году.  
Команданта «крепости» Бобруйск, захваченного в плен русскими, ведут на допрос.  
Под Львовом, 1944 год. Русские орудия, точность огня которых была хорошо известна немцам, переправляются через реку.





Бобруйск, 1944 год. Немецкие пленные, захваченные при разгроме группы армий «Центр» в Белоруссии.



Возвращение подводной лодки капитан-лейтенанта Прири в Германию после успешной атаки английских кораблей в Скапа-Флоу.



Гибель английского авианосца «Игл», торпедированного немецкой подводной лодкой.



Линейный корабль «Шарнхорст». Водоизмещение — 31 800 т; вооружение: 280-мм орудий — 9, 150-мм орудий — 12, 105-мм орудий — 14, 37-мм орудий — 16, около 30 зенитных 20-мм автоматов, 6 торпедных аппаратов, 2 катапульты, 4 бортовых самолета; скорость — 32 узла.



Эскадренный миноносец «Гаче Лодж» у берегов Северной Норвегии. Водоизмещение — 2270 т; вооружение: 127-мм орудий — 5, 37-мм орудий — 4, 20-мм орудий — 14, 8 торпедных аппаратов; скорость — 38 узлов.



Зенитное орудие ПВО на побережье Германии.



Тяжелый немецкий крейсер «Адмирал Хиппер» у берегов Норвегии. Водоизмещение — 13 900 *t*; вооружение: 203-мм орудий — 8, 105-мм орудий — 18, 37-мм орудий — 12, около 20 зенитных 20-мм автоматов, 12 торпедных аппаратов, 1 катапульта, 3 бортовых самолета; скорость — 32,5 узла.

Линейный корабль «Гнейзенау» в Северном море. На снимке видна носовая часть корабля с двумя 280-мм трехорудийными башнями. На боевом марше — решетчатая антенна радиолокатора.

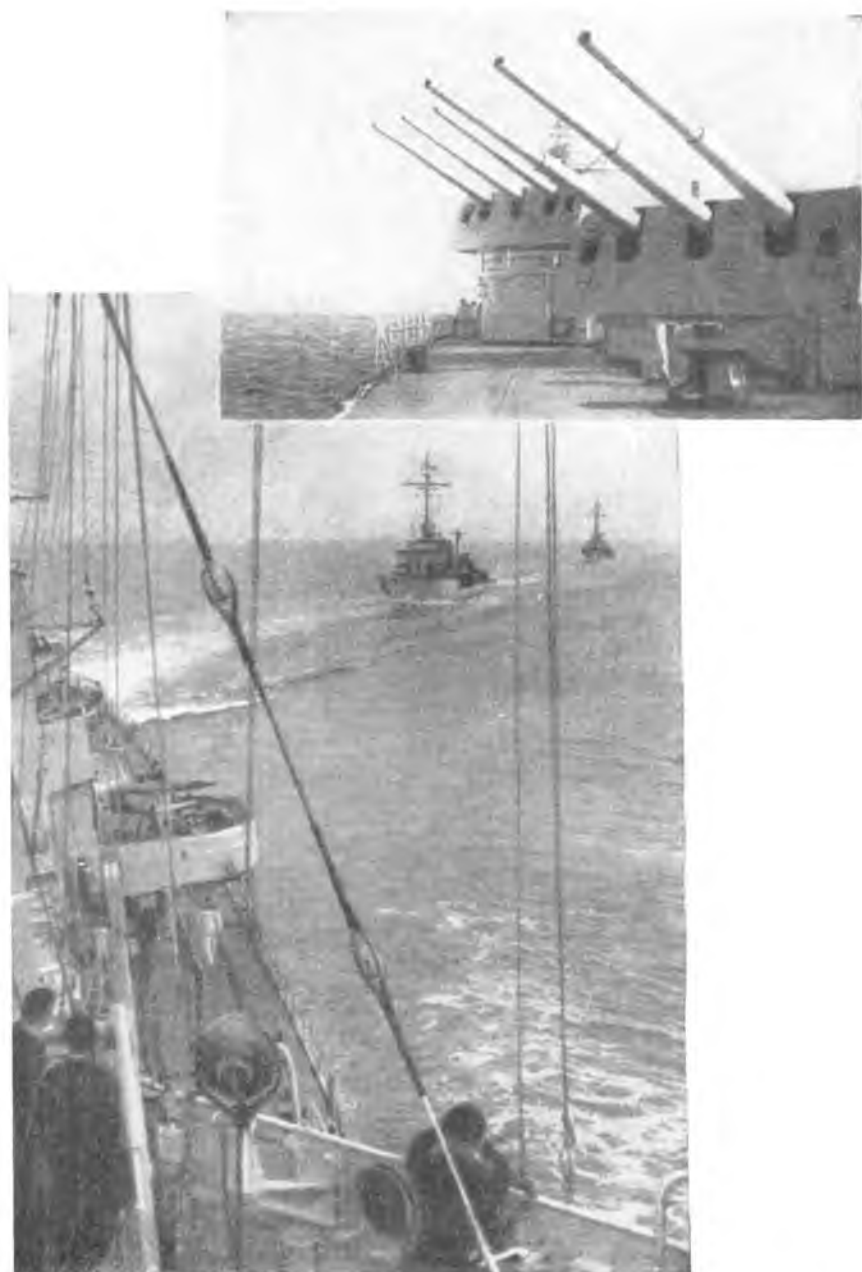
Один из новых немецких миноносцев в проливе Ла-Манш. Водоизмещение — 853 *t*; вооружение: 105-мм орудие — 1, 37-мм орудие — 1, 20-мм орудий — 7, 6 торпедных аппаратов; скорость — 35,5 узла.



Линейный корабль «Бисмарк». Был спущен на воду в 1939 году и являлся одним из самых современных и мощных боевых кораблей мира. Водоизмещение — 42 000 т; вооружение: 380-мм орудий — 8, 150-мм орудий — 12, 105-мм орудий — 16, 37-мм орудий — 16, около 60 зенитных 20-мм автоматов, 1 двойная катапульта, 6 бортовых самолетов, 8 торпедных аппаратов; скорость — 29 узлов.

Линейный корабль «Тирпиц».

Броненосец «Адмирал Шеер» во время своего рейда в Атлантике. Водоизмещение — 12 100 т; вооружение: 280-мм орудий — 6, 150-мм орудий — 8, 100-мм орудий — 6, 37-мм орудий — 8, около 20 зенитных 20-мм автоматов, 8 торпедных аппаратов, 1 катапульта, 2 бортовых самолета; скорость — 26 узлов.



Кормовые 150-мм трехорудийные башни легкого крейсера «Кёнигсберг» (6650 т) в боевом положении.

Эсминцы прикрывают эскадру на походе.



Подводная лодка во время шторма в открытом море.

В отсеке центрального поста подводной лодки.



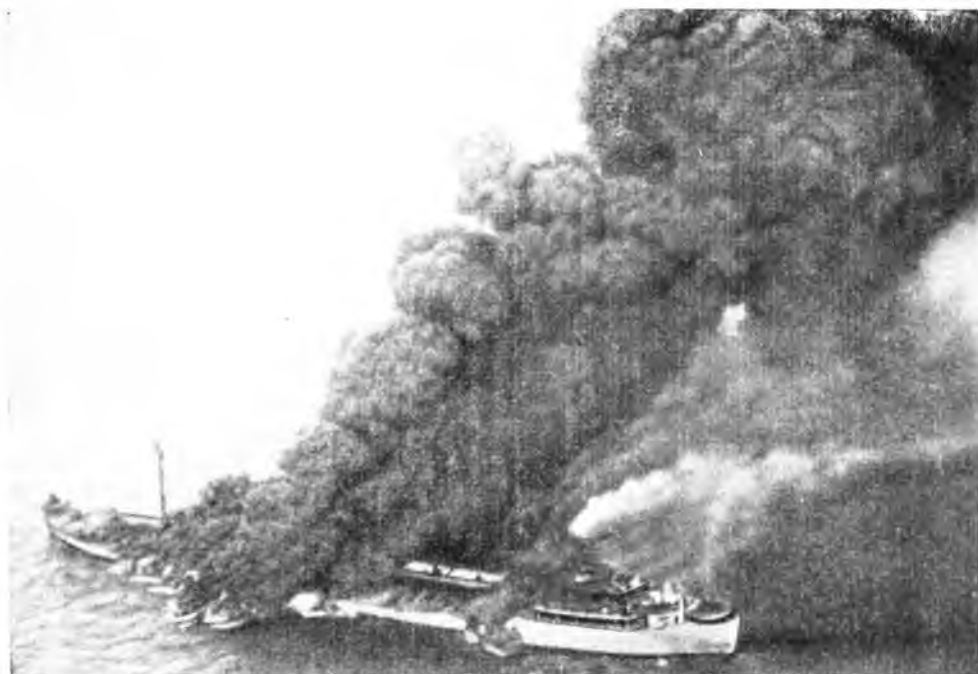


Строительство баз подводных лодок в портах Франции. Эти базы имели гигантские укрытия, обеспечивавшие подводным лодкам полную безопасность от вражеских бомб. Толщина железобетонных перекрытий равнялась 4 м.



Отряд немецких тральщиков на походе.

Соединение немецких ВМС в строю кильватера. Оба замыкающих корабля — эсминцы, (водоизмещение 2200 т).



Пожар на американском танкере, торпедированном немецкой подводной лодкой.  
Лишь несколько минут пробыл этот человек в вонючей и липкой нефти, а затем был  
вытащен на борт немецкой подводной лодки.



Пленные англичане, индийцы и негры с захваченного английского торгового судна поднимаются на борт немецкого рейдера.

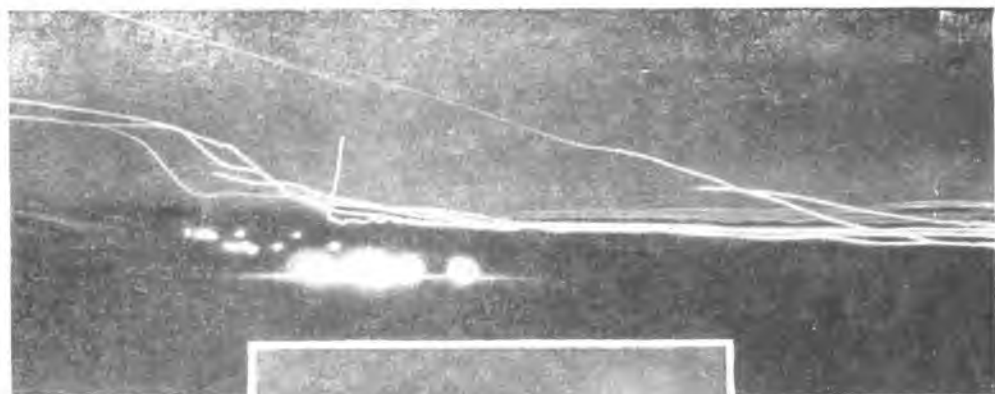
Прорыватель блокады, пароход «Рио Гранде» входит в один из французских портов.



Корабли итальянского флота на Средиземном море.



Итальянская подводная лодка «Пьетро Кальви» выходит в Атлантический океан.  
По правому борту виден немецкий разведывательный гидросамолет Арало-196.



Немецкие ночные истребители атакуют соединение английских бомбардировщиков

Самолет Хе-111 перед ночным боевым вылетом.

Отражение налета английских ночных бомбардировщиков на один из городов Германии.

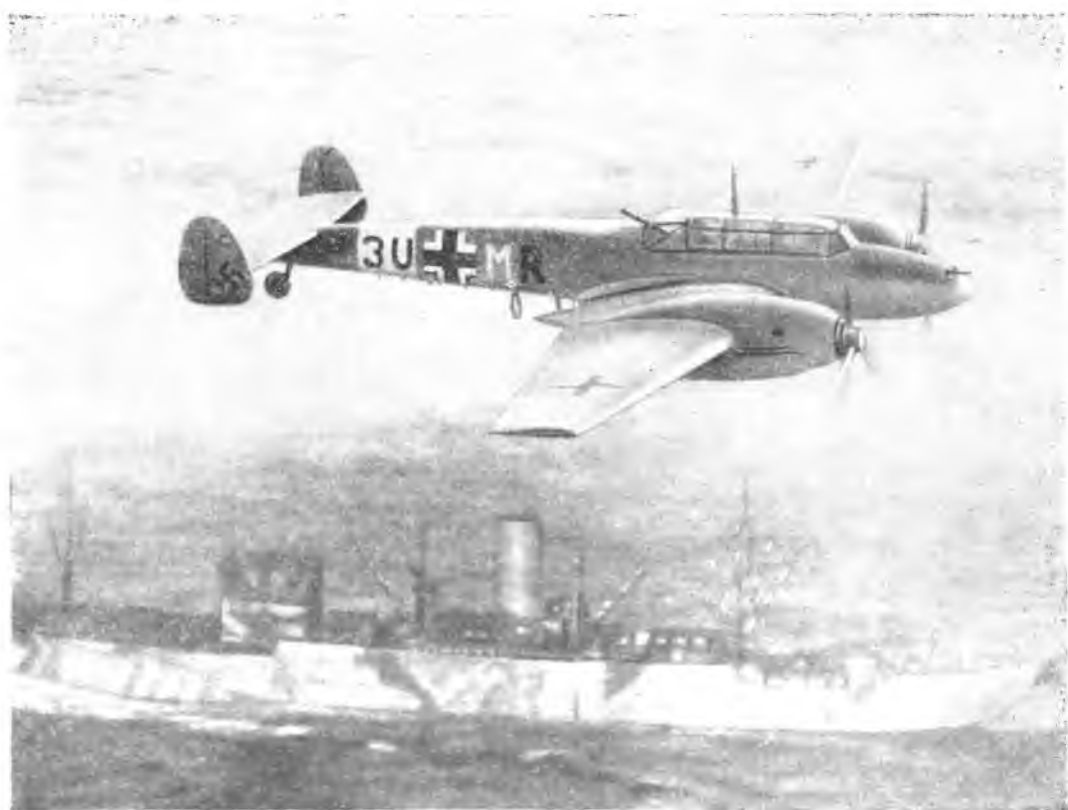


Аэрофотоснимок огневых позиций русской зенитной артиллерии.  
 1 — хорошо оборудованная позиция; 2 — полностью оборудованные позиции.

Подожженное немецкими пикирующими бомбардировщиками нефтехранилище русских на Волге южнее Сталинграда.

Массированный удар советских танков в районе северо-западнее города Яссы (снимок сделан с большой высоты).

Плановый аэрофотоснимок нефтеперегонного завода, расположенного на Волге близ Сталинграда.



Под прикрытием немецких и итальянских самолетов транспорты доставляют к берегам Ливии вооружение, боеприпасы и продовольствие.

Северная Африка. Немецкие истребители проносятся над скоплениями английских автомашин.

В разворот! Двухмоторные истребители, обнаружив несколько американских бомбардировщиков, занимают выгодную для атаки позицию.





Эти бомбы несут с собой смерть и разрушение.

Район сосредоточения танков противника подвергся налету немецких пикирующих бомбардировщиков.

Атака с воздуха в открытом море. Ловко маневрируя, торпедный катер уходит от нацеленных в него бомб.



Консервный завод в Сталинграде на берегу Волги после удара немецких пикирующих бомбардировщиков.

Мост через Дон у Калача, неоднократно разрушавшийся немецкими бомбардировщиками и каждый раз восстанавливавшийся русскими.

Налет немецких пикирующих бомбардировщиков на окраину Сталинграда. На заднем плане — река Волга (снимок слева).

Горящий русский танк.



Удар немецких пикирующих бомбардировщиков по моторизованной колонне противника.  
Сталинградский зерновой элеватор, за обладание которым в течение нескольких недель  
шли ожесточенные бои (снимок справа вверху).

Клубы дыма от горящих нефтехранилищ Сталинграда поднимались на высоту до 3000 м  
и долго висели над городом.

Налет немецкой авиации на юго-восточную окраину Сталинграда.



Самый распространенный немецкий бомбардировщик времен второй мировой войны — самолет Хе-111.

В ночной боевой вылет!

Транспортные самолеты Ю-52, доставляющие подкрепления в Тунис, над небольшим скалистым островком у побережья Северной Африки.



Соединение английских бомбардировщиков типа «Либере́йтор» после атаки немецких истребителей. В нижней части снимка видна машина, получившая тяжелые повреждения. За ней тянется след черного дыма.

Американские самолеты «Боинг» (B-17) во время массированного налета на Арнем. В верхней части снимка — одна машина падает, а две другие — подбиты, о чем говорит тянущийся за ними след дыма.

Английские бомбардировщики типа «Либере́йтор» проходят границу Германии на высоте 5000 м.

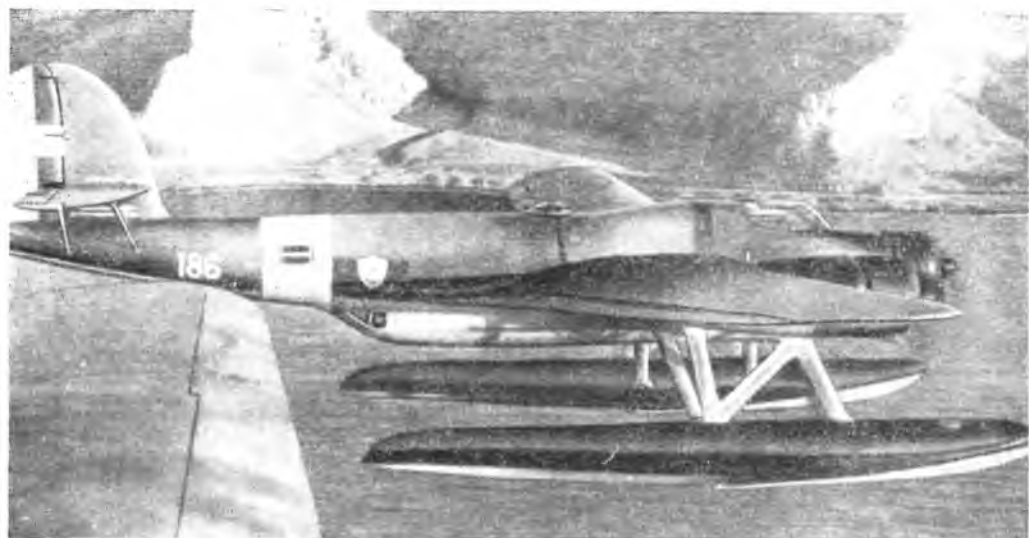


Полевой аэродром зимой.

Пикирующие бомбардировщики Ю-87 в полете над облаками.

Флажок эскадры на стартовой площадке авиачасти, имеющей на вооружении самолеты Хеншель-123.

Немецкий пикирующий бомбардировщик над Черным морем.



Катапультирование бортового самолета Арадо-196, вылетающего на разведку моря.  
«Гигант» — самый крупный немецкий восьмимоторный самолет. Он мог поднимать два средних танка или роту солдат с полным вооружением.  
Итальянские дальние морские разведчики. Они же использовались как самолеты-торпедоносцы. (Кант 3-506 Б.)



Немецкие многоцелевые истребители (истребители-бомбардировщики) Me-210 вылетают с аэродрома Кёнигсберг для боя с американскими бомбардировщиками.

Немецкие двухмоторные истребители выходят в положение для атаки группы четырехмоторных бомбардировщиков противника (на заднем плане).

Летающие «акулы» над проливом Ла-Манш.





Истребитель-бомбардировщик ИВ-190 перед боевым вылетом.

Русские бомбардировщики СБ-2, уничтоженные на земле в августе 1941 года.

Итальянский истребитель Фиат — СР-42 летит круг над сбитым им английским разведывательным самолетом



Артиллеристы-зенитчики наносят на ствол своего легкого орудия новое кольцо, означающее, что ими сбит еще один самолет противника.

20-мм зенитное орудие на огневой позиции в полевых условиях.

Звукоулавливатель зенитной артиллерии.



На командном пункте немецкой ночной истребительной авиации в Трейенбрицене (близ Потсдама). Сюда поступали все сообщения о появлении самолетов противника над Германией. На карте, приклеенной к стеклянной стене и освещавшейся с обратной стороны, дежурные из состава женской вспомогательной службы ВВС отмечали местонахождение самолетов противника и действия немецких ночных истребителей.