

АЛЕКСАНДР УСОВСКИЙ



ЧЕСТНАЯ ИСТОРИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

ОТ "МОРСКОГО ЛЬВА"
К "БАРБАРОССЕ:
В ПОИСКАХ ВЫХОДА

Александр Валерьевич Усовский
От «Морского Льва»
к «Барбароссе»:
в поисках выхода
Серия «Честная история
Второй мировой», книга 3

Текст предоставлен правообладателем

Аннотация

Отчего немцы, подмяв под себя Францию, Бельгию, Голландию, оккупировав Данию и Норвегию, растоптав Польшу, принудив к союзу с собой Венгрию, Румынию, Болгарию, Финляндию и приручив Испанию и Швецию – так и не решились вторгнуться на Британские острова? Почему фюрер направил свои полчища на Восток, сначала на Балканы, чтобы растоптать Югославию и Грецию, а затем покорять Россию – без всякой надежды на успех и не имея никакой возможности контролировать эту огромную территорию?

В этой книге ты, мой дорогой читатель, узнаешь причины этого. Ты можешь соглашаться с автором или отрицать его выводы – но прочесть эту книгу ты ОБЯЗАН. Просто для того,

чтобы рассмотреть события в Европе 1939-1941 годов с иной, отличной от общепринятой, точки зрения...

Содержание

Пролог	5
Глава первая	9
Глава вторая	31
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Александр Усовский

От «Морского Льва» к «Барбароссе»: в поисках выхода

*Моим товарищам по оружию, солдатам,
сержантам и офицерам узлов связи ЦКП ВВС
(позывные «Унция» и «Простор») – посвящается*

Пролог

*Кто господствует на море, тот контролирует
торговлю. Кто контролирует торговлю, тот
владеет богатствами всего мира и, следовательно,
самим миром.*

*Сэр Уолтер Рэйли, придворный королевы Елизаветы I,
мореплаватель и пират.*

Растворились в морской дали, исчезли за дымкой горизонта величественные силуэты стальных гигантов Флота Открытого моря. Ушли в небытие линкоры и линейные крейсера флота кайзера Вильгельма II – так и не совершив деяний, для которых создавались. Первый и последний раз в европейской истории в начале XX века Германия попыталась

стать морской державой – и ее попытка, стоившая колоссальных средств, увы, полностью провалилась.

Никогда до этого и никогда после этого в своей истории Германия не имела столь могучего военно-морского флота, как в первую мировую войну – и еще никогда за все время ведения человечеством морских войн столь грозный флот не сделал так мало. Лишь однажды, в последний день мая 1916 года, Флот Открытого моря предпринял единственную попытку бросить вызов «ладынице морей» – и, так и не решившись на генеральное сражение, 1 июня спешно покинул Северное море. Эта попытка, в Англии названная «Ютландским боем», немцами же именуемая «битвой при Скагерраке» – была единственным деянием германского флота в Первую мировую, о котором немецкие моряки могут вспомнить, не опуская глаз.

Немцы проиграли войну – но если на полях Фландрии и Шампани они яростно сражались с врагом до последнего ее дня и ушли из Франции непобежденными, то у берегов Гельгоlanda эскадры Флота Открытого моря, практически без боя, уступили врагу право владения Океаном задолго до печальных горнов 11 ноября 1918 года.

Германский флот проиграл войну, не проиграв ни одной битвы на море – таков парадоксальный итог этого морского противостояния. И, не исполнив своего предназначения, канул в небытие, став разменной фигурой великих держав в послевоенном мире.

Союзники посчитали необходимым лишить Германию флота – впрочем, как и армии. Интернировав сначала в гавани Скапа-Флоу десять линкоров, пять линейных крейсеров, пятьдесят эсминцев и новейшие крейсера – потом, при подписании мирного договора в Версале, они уже не смогли от них отказаться. Германия лишилась своего линейного флота не в дыму сражений, не под грохот орудий главного калибра – она потеряла свои эскадры простым росчерком пера.

Немецкий флот погиб, так и не принеся Германии ничего – ни колоний, ни морской торговли, ни трофеев. Он исчез, растворился в дымке истории – как будто его никогда и не было! И лишь надписи на бескозырках матросов, за ненадобностью заброшенных на чердаки крестьянских домов Мекленбурга и Померании, говорили детям бывших матросов и старшин кайзеровского флота о том, что когда-то у причальных стенок Вильгельмсхафена, Киля и Яде стояли военные корабли. От них остались лишь названия – «Фон дер Танн» и «Гроссер Курфюрст», «Рейнланд» и «Нассау», «Гинденбург» и «Фридрих дер Гроссе» – названия линкоров и линейных крейсеров, однажды чуть было не пошатнувших британское владение морями.

С 1919 года Германия навсегда (во всяком случае, тогда так казалось победителям) лишилась военно-морского флота. Ей, правда, оставили какие-то антикварные броненосцы времен русско-японской войны, десяток миноносцев и парочку старых крейсеров – но от бывшего величия Флота От-

крытого моря не осталось, практически, ничего.

Германию изгнали из морей и океанов – *военную* Германию. Англичане более не могли допустить риска возникновения могучего флота в одних сутках экономического хода от Лондона – посему немцам в принципе возбранялось строить конкурентоспособные военные корабли. Взамен списываемых броненосцев и уж совсем ветхих крейсеров они еще могли ввести в строй новые единицы; но о расширении флота, а уж тем паче – о строительстве новейших видов морских вооружений, подводных лодок или авианосцев – и речи быть не могло. Флот Германии навеки должен был стать флотом береговой обороны.

Впрочем, Веймарской республике поначалу иной флот был и так не по карману. Разоренная страна с трудом содержала даже безнадежную рухлядь типа «Брауншвейга» или «Газелле» – ей ли было думать об океанских рейдерах! Матросов бы на старых посудинах прокормить...

Но мир меняется. И, что важно, меняется быстро и неожиданно.

Глава первая

Военный флот

Веймарской республики

Великобритания в статьях Версальского мира, посвященных немецкому военно-морскому флоту, поизгалялась над недавним противником всласть. Мало того, что боевое ядро Флота Открытого моря передавалось союзникам (немцам ничего не оставалось делать, как подписать и это условие – корабли уже и так были интернированы в английской базе Скапа-Флоу) – в состав военного флота новорожденной Веймарской республики англичане включили самые ветхие из оставшихся на плаву кораблей! Ничего, кроме насмешек, эти корабли вызвать не могли не то, что у британских моряков – у бразильских или аргентинских матросов они рождали лишь скупую мужскую слезу жалости.

Посудите сами.

Германии разрешалось сохранить в составе флота шесть «линкоров» (было восемь, но два совсем уж утлых парохода списали в мишени). В число этих кораблей вошло: три броненосца типа «Дейчланд» (постройки 1905-1908 годов) и три броненосца типа «Брауншвейг» («годы рождения» последних – 1902-1905). Ни о каких турбинных силовых установках у этих свидетелей начала века не могло идти и речи –

двигали их старые добрые паровые машины тройного расширения, в невероятных количествах пожирающие уголь, с КПД в пределах 8-9%: англичане решили, что турбины на военных кораблях для немцев – немыслимая роскошь.

Поскольку общий лимит водоизмещения «линейного флота» превышал допустимые 60.000 тонн, часть кораблей (самые старые и ветхие) постепенно в 1920-1923 годах перевели в разряд кораблей-мишеней (только для чего они, собственно, и годились). Участь послужить Отечеству в качестве цели для артиллеристов береговой обороны постигла четыре древних броненосца. И лишь два «парохода» из этой эскадры дожили в качестве учебных линейных кораблей до первых выстрелов новой войны. Это были броненосцы типа «Дейчланд» – «Шлезииен» и «Шлезвиг-Гольштейн». Их полное водоизмещение составляло 14.900 тонн, длина – 128 метров, осадка – 7.9 метра, мощность паровой машины тройного расширения составляла 17.000 лошадиных сил (даже у эсминцев 30-х годов подобная мощность машины признавалась безнадежно низкой!). В молодости эти «линкоры» развивали скорость 18 узлов, к 1939 году едва могли «выжать» 12. Впрочем, принципиального значения – восемнадцать или двенадцать узлов – это, на самом деле, не имело. Английские «одноклассники» немецких броненосцев рассекали волны со скоростью от 23 (линкор «Нельсон») до 32 (линейный крейсер «Худ») узлов; данные цифры говорят лучше всяких слов.

О вооружении немецких «линкоров» лучше всего было бы с грустью промолчать. Впрочем, так, чисто для справки – главный калибр этих кораблей составляли 4 280-мм пушки, вспомогательный – 10 150-мм орудий, кроме того, имелось 4 88-мм и 2 20-мм зенитных орудия. Самые же «скромные» по вооружению британские линейные корабли (типа «Ривендж») могли вести огонь из 8 381-мм орудий главного калибра, 8 152-мм, 8 102-мм орудий противоминной артиллерии. Что называется, почувствуйте разницу. Даже «самые слабые» линейные крейсера англичан – корабли военной постройки (с её неизбежными «давай-давай») «Рипалс» и «Ринаун» – и то имели на вооружении шесть 381-мм орудий, так же, как и линкоры, многократно превосходя немецкие «пароходы» в весе залпа, дальности огня и скорострельности.

* * *

Что касается крейсерских сил, то англичане, памятуя печальные уроки Коронеля, и опасаясь за свои океанские линии снабжения (хотя опыт Первой мировой доказал, что «крейсерская война» без опоры на береговую инфраструктуру безнадежна – но чем чёрт не шутит? От этих тевтонов всего можно ожидать...), разрешили немцам иметь в строю своего ВМФ лишь такие «крейсера», скорость и боевые возможности которых позволяли бы им (в случае новой войны) лишь одно – с честью погибнуть за фатерланд. И ничего бо-

лее.

Два легких крейсера типа «Бремен» в 1920 году назвать «крейсерами» (даже лёгкими!) мог только ну очень смелый человек. Водоизмещение этих «как бы крейсеров» составляло всего 3.300 тонн (напомню, что водоизмещение эсминцев к концу Первой мировой войны активно приближалось к двум тысячам тонн, а водоизмещение английских лидеров эсминцев «Свифт» и «Брук», постройки 1918 года, значительно превысило две тысячи). Максимальная скорость «бременов» по паспорту составляла 23 узла (при максимальных оборотах паровой машины), вооружение – 10 105-мм пушек; если учесть год их «рождения» – 1903-1905 – и тот факт, что двигали эти «крейсера» всё те же старые добрые паровые машины тройного расширения – то о боевом значении этих кораблей можно смело забыть. Тем более смешно всерьез говорить о «боевом значении» пяти крейсеров типа «Газелле», водоизмещением 2.700 тонн, с максимальной скоростью хода в 21 узел и с вооружением из десяти 105-мм орудий – скорость британских эсминцев к концу Первой мировой активно приближалась к 35 узлам, а главный калибр плавно поднялся со 104 мм до 114, при вдвое большей, чем у немецких 105-мм пушек, дальности стрельбы. Крейсера типа «Газелле» были введены в состав кайзеровского флота в 1900-1901 годах, и уже к началу Первой мировой войны считались безнадежно устаревшими, и оставить их в составе германского флота – было не более, чем злой шуткой британ-

ских адмиралов. Для примера – не самые мощные английские лидеры эсминцев (отнюдь не крейсера!) типа «Шекспир» имели водоизмещение 2010 тонн, скорость хода 38 узлов, вооружались пятью 102-мм орудиями и шестью 533-мм торпедными аппаратами.

Из всех этих древних немецких «крейсеров» до 1939 года дожил лишь «Гамбург» (погиб в 1944 году). Остальные «боевые единицы» немцы, лишь только оправились от жестокого нокаута Версаля, начали постепенно менять на новые корабли. Но об этом – позже.

Еще в составе ВМФ Веймарской республики союзники позволили иметь 12 больших миноносцев типа V-1 и 18 – типа S-138, всего 30 кораблей. Не Бог весть, какие «дестройеры», но все же 13 из них дожили до сентября 1939 года, воевали, и восемь оставшихся на плаву к маю 1945 года миноносцев этих типов даже стали предметом репарационных споров между Англией и СССР. Вот что значит немецкое качество продукции!

В заключение надо добавить, что союзники немцам оставили немало тральщиков – тридцать семь штук кораблей типа М и восемь малых тральщиков типа FM. Но это – чисто из утилитарных соображений; должны же были немцы тралить мины, в свое время щедро вываленные всеми воюющими флотами в воды Балтийского и Северного морей!

Ах, да. В качестве ядовитой насмешки победителей (и ни по каким иным причинам) в составе немецкого флота союз-

никами была оставлена канонерская лодка «Пантера» – та самая, что явилась причиной так называемого «агадирского инцидента», первого звоночка к началу мировой войны.

* * *

Надо отметить, что британский военно-морской флот на момент окончания Мировой войны (тогда еще – просто «Мировой», без порядкового номера; человечество еще наивно надеялось оставить подобное вселенское побоище в единственном экземпляре) был самым крупным подобным военным инструментом в мире. И то сказать: суммарный тоннаж его кораблей составлял три с четвертью миллиона тонн! Сорок два линкора и линейных крейсера, двадцать восемь броненосцев, четыре авианосца, сто двадцать крейсеров, пятьсот двадцать семь эсминцев (еще раз, уважаемый читатель – эскадренных миноносцев в составе британского флота было БОЛЕЕ ПЯТИСОТ!) и сто сорок семь подводных лодок – это вам не шутки. Да еще более тысячи кораблей всех классов находились на стапелях.

Естественно, содержать такой гигантский флот, да еще в мирное время, да к тому же – не имея для него достойного врага – было очевидным излишеством. Посему уже первый послевоенный план Адмиралтейства (июнь 1919 года) предусматривал решительное сокращение флота. «За штат» и под разделку на металл выводились, во-первых, все броне-

носцы. Ну, тут ничего удивительного нет – их время закончилось с последними залпами русско-японской войны, использовали их англичане, главным образом, в качестве ну очень больших плавучих артиллерийских батарей (например, в Дарданеллах). Кроме того, списывалось еще шестьдесят крейсеров (тоже – наиболее устаревших) и сто семьдесят два эсминца.

Но фактический крах британской экономики вынудил тогдашнего Первого морского лорда Д. Битти подписать смертный приговор еще десяти линкорам-дредноутам первых серий, двадцати девяти крейсерам и тридцати эсминцам и миноносцам.

Что характерно – на замену всей этой орде боевых кораблей в строй английского флота вступил только один линейный крейсер – «Худ», созданный с учетом опыта войны. Вообще-то планировалось, что их будет четыре, но казна была пуста, и три его сестершипа были разобраны прямо на стапелях.

* * *

И в этот момент английский флот (вкуче со всей Британской империей) получил удар в спину. Или, вернее, ниже пояса. Или то и другое? В общем, британские морские лорды, английский кабинет министров и лично Его величество король Великобритании получили внезапную сокрушительную

плюху от недавнего «друга и союзника», от братского, можно сказать народа. От Североамериканских Соединенных Штатов.

Оные Штаты немислимо нажились на горе и бедствиях европейцев, созданных и взлелеянных этими самими европейцами. И теперь, после окончания великого военного противостояния, американцы решили получить какие-то политические дивиденды с рек крови, текших совсем недавно по европейским равнинам (и пролитых, в том числе, с помощью американского оружия).

Что потребовали наши ревнители свободы и демократии от истощенной войной, погрязшей в долгах (им же) Великобритании?

Да так, пустячок. Сущую мелочь – господство над миром. Американцы посчитали, что, раз Англия и Франция задолжали им немислимые деньги – то вполне разумно и справедливо со стороны США, используя факт задолженности, вежливо попросить должников уступить заокеанской республике влияние над лакомыми кусочками Земли. К каковым американцы отнесли Китай, всю Юго-Восточную Азию, Скандинавские страны, Ближний Восток – короче, все, что плохо лежало. Оформив всю эту музыку как договор о сокращении морских вооружений, в коем **впервые за всю историю Англии**, как морской державе, **будет указан предел численности ее флота.**

Англичане покочевряжились, не без этого – но вынужде-

ны были уступить. Экономическое положение империи вызвало к здравому смыслу. А посему Великобритания согласилась на то, что отныне США имеют право лезть всюду, где считают нужным – в том числе и в зоны исконного английского влияния. А дабы англичанам не пришла в голову фантазия оспорить когда-нибудь в будущем эту американскую бесцеремонность – янки заставили островитян подписать морской договор об отныне фактическом равенстве морских вооружений обоих англо-саксонских государств.

* * *

«Договор пяти держав», подписанный 7 февраля 1922 года, во-первых, хоронил англо-японский морской союз. Американцам давно не нравилась нежная дружба англичан и подданных микадо – они полагали (и не без оснований), что она направлена против США.

Во-вторых, Вашингтонский договор узаконивал равенство морских вооружений США и Великобритании – отныне тоннаж их линейных сил не мог превышать 525 тысяч тонн, причем водоизмещение одного линкора (линейного крейсера) не должно было превышать 35 тысяч тонн.

Сказать, что этот договор был для Англии крайне болезненным ударом – значит, ничего не сказать. Без войны, без морских сражений британский флот разом лишился двадцати сравнительно новых и безусловно боеспособных линко-

ров; мало того, англичане были вынуждены отказаться от строительства четырех линейных кораблей типа «Сент-Эндрю». После выполнения условий Вашингтонского соглашения в строю английского флота оставалось всего лишь десять линкоров – пять типа «Куин Элизабет» и пять типа «Ривендж» – да два линейных крейсера с 381-мм артиллерией главного калибра! Лишь за два года до этого в военно-морских базах Великобритании было не протолкнуться от чудовищного скопища военных кораблей – теперь же рейды пугали жуткой пустотой.

К началу 1922 года англичане не имели в строю ни одного линкора с 406-мм артиллерией главного калибра – у американцев же было три подобных корабля, у японцев – два. Воспользовавшись этим прискорбным фактом, Д.Бальфур настоял на разрешении Великобритании построить парочку линкоров с подобным главным калибром – «Родней» и «Нельсон». И линкоров у англичан в 1929 году стало двенадцать (плюс два линейных крейсера военной постройки – «Рипалс» и «Ринаун», и могучий «Худ»).

* * *

В общем, Англия в начале двадцатых годов изрядно убавила свой военно-морской потенциал – вернее, ей его убавили «друзья и союзники». Немудрено, что британцы столь строго подошли к ограничению немецких морских вооруже-

ний – не хватало им еще, вдобавок к противостоянию с океанскими «братьями по крови», еще и от немцев ждать пакостей с моря.

Посему новые боевые единицы, кои должны были вступить в строй немецкого военно-морского флота взамен окончательно обветшавших броненосцев и крейсеров, должны были иметь крайне скромные характеристики.

По условиям Версальского мира, водоизмещение новых «линкоров» Германии не должно было превышать 10.000 тонн, крейсеров – 6.000 тонн, эсминцы же ограничивались и вовсе смехотворной цифрой в 800 тонн. Полноценные боевые единицы в такие параметры «втиснуть» было невозможно – и англичане это прекрасно понимали.

В их действиях, тем не менее, была железная логика.

Линкор водоизмещением в десять тысяч тонн и с артиллерией главного калибра в 280 мм – откровенный мизерабль среди своих европейских «одноклассников». Но для Балтийского моря с его скромными расстояниями и игрушечными глубинами в подобное водоизмещение вполне реально вместить полноценный броненосец береговой обороны – да еще какой! Финские «Вяйнемаянен» и «Ильмаринен» несли 4 254-мм орудия главного калибра, 8 105-мм универсальных пушек, малокалиберные зенитки – при водоизмещении менее пяти тысяч тонн!

То же самое с крейсерами. Шесть тысяч тонн – это отнюдь не океанский рейдер, но для Балтики такое водоизме-

щение вполне годится. Корабль с такой базовой характеристикой, конечно, не сможет иметь дальность хода для того, чтобы выйти на английские коммуникации – а вот для обстрела с моря Кронштадта вполне подойдет!

Англичане были мудры.

Но и немцы были тоже ещё те кренделя.

* * *

Самое первое, что после немыслимого поражения своего флота (практически без сражений) сделали немецкие адмиралы – это засели за письменные столы. Не писать мемуары – целью их эпистолярных упражнений стала ненасытная жажда реванша.

Понятно, что еще раз построить флот из двадцати пяти линкоров и линейных крейсеров Германии будет однозначно не по карману. А посему ведущие немецкие военно-морские теоретики принялись разрабатывать способы насолить проклятому Альбиону без того, чтобы вновь строить линейный флот.

Вице-адмирал О.Гросс разработал изящную концепцию крейсерской океанской войны. Стремление кайзеровского флота к генеральному сражению с британским Гранд-Флотом было признано им однозначно ошибочным – вместо этого более слабая сторона (Германия) в будущей войне начнет войну на самом уязвимом театре – на английских торговых

путях.

О.Гросс и В. Вегенер пришли к выводу, что флот более слабой морской державы должен поставить под свой контроль коммуникации противника, но при этом всеми силами стараясь избежать безнадёжного для него сражения с главными силами врага. То есть война немецкого флота с английским в будущем предполагалась исключительно и сугубо как крейсерская война. Лишь в этом случае у немцев, по мнению их военно-морских теоретиков, был какой-то шанс на победу.

Замечу также, что войну с Англией на ее коммуникациях немецкие адмиралы планировали задолго до прихода к власти нацистов – это была, что называется, *idée fixe* германских флотоводцев. Так что обвинять Гитлера в том, что он начал планировать военно-морское единоборство с Великобританией – значит, однозначно погрешить против истины. Гитлер всего-навсего *не мешал* своим адмиралам готовиться к такому единоборству – и не более того.

Теория (причем довольно стройная) немецкой морской войны уже в начале двадцатых годов была создана. Настала пора под эту теорию строить корабли.

* * *

Не было денег. Их у Веймарской республики не было вообще, и на флот в частности. Посему флотские деятели про-

явили максимум изобретательности, превзойдя в этом деле самих себя.

Официально возрождение германского флота началось в 1921 году с закладки легкого крейсера «Эмден» II – де-факто, последнего, пятнадцатого корабля серии еще кайзеровских легких крейсеров типа «Кенигсберг» II. Для начала двадцатых годов корабль был так себе, ничего выдающегося. Стандартное водоизмещение 5.600 тонн, восемь 105-мм пушек, три 88-мм и четыре 37-мм зенитки, два двухтрубных торпедных аппарата. Двухвальный турбозубчатый агрегат мощностью 46.000 лошадиных сил позволял «выжимать» максимально 29 узлов. На хрупкий корпус немецкие конструкторы взгромоздили катапульту при двух гидросамолетах – но, в целом, крейсер особых восторгов не вызвал. Тем более – заложен он был в единственном экземпляре, и из-за чрезвычайной скупости рейхстага строился аж четыре года.

Значительно важнее, чем закладка простенького легкого крейсера, для развития немецкого военного кораблестроения были скрытые от чужих глаз действия германских моряков и конструкторов, формально на военный флот не работающих.

Рейхстаг не решился ассигновать достаточно средств на корабли – что ж, не беда. «Флотское подполье» создало специальные «черные фонды», куда в обход парламента поступали внебюджетные средства на строительство флота. Под вывеской различных гражданских проектно-исследователь-

ских контор начали работать офицеры флота, не состоящие в штате военного ведомства. В 1922 году через подставную фирму «Дешимаг» германский флот приобрел контрольный пакет акций голландской проектировочной компании. Тут же в ее штат были включены немецкие судостроители, немедленно начавшие проектирование боевых кораблей для немецкого флота. Формально «голландская» фирма проектировала подводные лодки для разных финляндий и уругваев – на самом деле, это была важная работа по возрождению немецкого подводного флота. Для Испании была спроектирована подводная лодка Е-1 («Эчиварриетта») – модификация последней кайзеровской лодки В-III, для СССР в 1933 году на ее базе спроектировали подводную лодку Е-2 (позже ставшую Н-1 и положившую начало серии советских подводных лодок типа С). Главное же в деятельности этого конструкторского бюро было отнюдь не снабжение субмаринами флотов малых стран – хотя лодку для Финляндии тут не только построили, но даже испытали. Главное было – находится в постоянной готовности (немедленно после оглашения «дня Х») начать строительство боеспособных подводных лодок для Германии.

Во время океанских плаваний учебного крейсера «Гамбург» и судна обслуживания «Метеор» впервые в мире были проведены сеансы связи на сверхдальние расстояния – от Берлина до островов Пасхи. Это позволило в дальнейшем немцам создать систему связи, которая принесет колоссаль-

ную пользу германским надводным рейдерам во Второй мировой войне.

* * *

1925 год – новый этап в строительстве немецкого флота. В течение этого и следующих двух лет на германских верфях были заложены первые три современных легких крейсера – «Кенигсберг», «Карлсруэ» и «Кельн». Немецкие конструкторы все еще придерживались ограничений, наложенных на них Версальским миром – но уже не так строго. Стандартное водоизмещение новых крейсеров несколько превысило разрешенные 6.000 – но немного, всего на 11 %. Мастерство немецких проектировщиков и безупречная работа корабелов позволили создать при столь малом тоннаже весьма достойные корабли. Вооружение этих крейсеров составили 9 150-мм орудий в трехорудийных башнях, три двухорудийные 88-мм зенитные установки, десять 37-мм и двадцать четыре 20-мм зенитных автоматов. Плюс к этому – четыре трехтрубных торпедных аппарата. Для легких крейсеров столь мощное вооружение было введено впервые, а трехорудийные башни до немцев на корабли такого класса никто никогда еще не ставил.

Силовая установка этих крейсеров была также революционна. Поскольку турбозубчатый агрегат – двигатель весьма прожорливый, а высокие скорости, которые он дает, требу-

ются крейсеру очень редко – немцы впервые в мировой практике ввели понятие «двигатель экономического хода». Турбина мощностью 68.000 лошадиных сил дополнялась дизелем в 11.800 «лошадок», который позволял крейсеру двигаться со скоростью 19 узлов – и серьезно экономить топливо. К сожалению, немцы не додумались (они это сделают позже) работу дизеля и турбины разделить на разные гребные валы, поэтому, когда турбина включалась (крейсеру нужно было развить контрактные 32 узла) – дизель отключался и плыл «пассажиром».

В это же время, вдобавок к заложенным крейсерам, немцы начинают строительство двух серий прибрежных миноносцев – типа «Меве» (образца 1923 года) и «Ильтис» (обр. 1924). Всего было заложено 12 единиц, при весьма скромном водоизмещении (полное – 1.300 тонн) вооруженных тремя 105-мм орудиями, двумя трехтрубными торпедными аппаратами и четырьмя 20-мм зенитными автоматами. Скорость их достигала 33 узлов, дальность хода – 3.100 миль.

В целом, эпоха командования рейхсмарине адмиралами Бенке и Ценкером (1919-1928 гг) характеризовалась постепенным возвращением Германии на моря – но в очень, очень, очень скромном качестве. Четыре легких крейсера и двенадцать миноносцев прибрежного действия – это одна чрезвычайно слабая тактическая группа, даже «эскадрой» ее назвать язык не поворачивается. Но «по одежке протягивай ножки» – в то время и это, более чем малочисленное, попол-

нение флота было праздником для немецких моряков.

* * *

В 1928 году на пост главного немецкого моряка заступил адмирал Эрих Редер. Это был, без преувеличения, резкий поворот в истории германского флота.

Среди людей, далеких от флота и его истории, непреложной истиной является заблуждение, будто бы «карманные линкоры», *Panzerschiffe* – были продуктом яростного нацистского желания вступить в войну с Англией.

Так вот. Это не так.

Первый «карманный линкор», «Дейчланд», был заложен в 1929 году, его сестершины – «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее» – соответственно, в 1931 и в 1932 годах. Нацисты в это время еще были оппозиционной партией и на планы строительства военного флота, естественно, никак влиять не могли.

О «карманных линкорах» знают, хотя бы понаслышке, многие. Изящный эвфемизм сей скрывал под собой вовсе не корабли для линейного боя – упаси Боже! Данные боевые единицы были первыми настоящими *океанскими рейдерами* – то есть именно теми кораблями, которыми, по мнению вице-адмирала Гросса, Германия и должна была вооружить свои военно-морские силы для успешной крейсерской войны с Англией. С Англией! Ни для чего иного эти немыслимо

дорогие корабли («Дейчланд» обошелся казне в 80 миллионов марок!) не годились.

Но корабли, безусловно, были интересными. Конечно, никакими линкорами они не являлись, этот термин появился из-за того, что их строили на замену броненосцам типа «Брауншвейг». Англичане весьма надеялись, что немцы спустят на воду броненосцы береговой обороны для действий на Балтике. Немцы же вводом в строй данных боевых единиц наставили островитянам изрядный нос.

Стандартное водоизмещение «дейчландов» составляло 11.700 тонн – чуть больше разрешенных десяти тысяч. Бортовая броня имела толщину в 80 мм, суммарная толщина броневых палуб составляла 62 мм. Максимальная скорость не превышала 28 узлов. В общем, по всем характеристикам – неплохой «вашингтонский» тяжелый крейсер, и не более того.

Но существовало два момента, напрочь перечеркивающих такое утверждение.

Первое – это шесть 280-мм орудий главного калибра в двух трехорудийных башнях. Для обычного тяжелого крейсера главным калибром считались восьмидюймовки (203-мм), снаряд которых был вдвое легче 280-мм. Таким образом, благодаря немыслимой мощи артиллерии, «карманные линкоры» в теории легко справлялись с любым (любым!) тяжелым крейсером врага, а от кораблей линейного класса (линкоров и линейных крейсеров) они (опять же, чисто тео-

ретически) вполне могли удрать на полном ходу (в 1930 году скорости всех британских линкоров и линейных крейсеров не превышали 26 узлов – всех, кроме «Худа»).

И второе – дальность плавания экономическим 19-узловым ходом у этого корабля достигла колоссальной цифры – 12.500 миль, или почти 20.000 километров! За счет широкого применения электросварки, легких сплавов, рационального размещения вспомогательных механизмов проектировщикам удалось втиснуть в небольшой корпус корабля восемь экономичных дизелей фирмы «MAN» суммарной мощностью 56.800 лошадиных сил – вместо обычной прожорливой турбины.

Конечно, на деле все было не так уж радужно, как в проектах – дизеля на полном ходу вызывали страшную вибрацию корпуса, 150-мм артиллерия вспомогательного калибра в условиях реального боя оказалась бесполезной. Да и цена «карманных линкоров» зашкаливала за все разумные пределы.

Но в целом, эти корабли в будущей войне вполне справились с той задачей, которую возложило на них командование кригсмарине – они стали постоянным ночным кошмаром для командования английского флота.

* * *

Кроме «карманных линкоров», в «донацистский» пери-

од развития немецкого флота для его пополнения были заложены еще два легких крейсера – в 1928 году «Лейпциг», в 1933 – «Нюрнберг». Их водоизмещение выросло на несколько сот тонн («Лейпциг» – 6.700, «Нюрнберг» – 6.980), мощность двухвального турбозубчатого агрегата составила 66.000 лошадиных сил, одновального дизеля экономического хода – 12.400 «лошадей», причем на этот раз и турбины, и дизель работали на разные валы, что позволяло обоим двигателям работать одновременно. Артиллерийское вооружение особых изменений по сравнению с типом «Кельн» не претерпело, лишь была добавлена четвертая двухорудийная 88-мм башня.

Итак, подведем итог.

Что представлял из себя флот Веймарской республики?

Инструмент для войны на торговых коммуникациях врага. Ни для чего другого, ни «карманные линкоры», ни легкие крейсера напрочь не годились. Причем эта война должна была стать войной одиноких рейдеров, затерянных в океане – немцы пока даже не планировали (вернее, это не разрешали им делать статьи Версальского мира) строить океанские эсминцы для сопровождения крейсеров!

Этих кораблей у немцев было ничтожно мало – три океанских рейдера плюс шесть «охотников», действующих в прибрежных морях. Но при всей их малочисленности эти корабли служили исключительно целям нападения – защита германских берегов в их функции даже в проекте не входила.

Немцы четко ориентировали свой флот на крейсерскую войну у чужих берегов – и в этом была их сила.

В принципе, крейсерская война дает определенные шансы стране со слабым флотом, но высокой экономической автаркией. И немцы поняли это еще в начале двадцатых годов абсолютно четко. Вся их программа строительства флота была направлена именно на развитие этого направления войны на море.

Понятно, почему. Открытая экономика (Англии или США) обычно более эффективна, нежели замкнутая. И рейдеры, действующие на коммуникациях врага, призваны этот дисбаланс разрушить (ну, или серьезно ослабить). Так что в теоретических изысканиях немецких адмиралов было весьма мощное рациональное начало.

Которое подхватили пришедшие к власти в Германии нацисты.

Глава вторая

Морские планы национал-социалистической Германии

Принято считать, что, едва придя к власти, национал-социалистическая немецкая рабочая партия (NSDAP) тут же принялась лихорадочно вооружать вверенную ей страну – причем исключительно из желания незамедлительно развязать пожар новой мировой войны. В этом нас убеждал и (почивший ныне в бозе) советский агитпроп, об этом сегодня вещают и (либеральнейшие из либеральных) западные историки и публицисты.

Вот так вот, на ровном месте, в 1933 году вдруг возникло страшно агрессивное государство в центре Европы – через шесть лет после своего появления зажегшее мир с четырех концов. Просто потому, что Гитлер был кровавым маньяком, нацисты – шайкой патологических убийц, а весь немецкий народ – доверчивым стадом овечек, поверившим этим кровавым злодеям.

Ерунда какая-то получается.

Ну ладно, пусть мечтой всей жизни Адольфа Гитлера было затеять Вторую мировую войну и в результате ее покончить свою жизнь самоубийством в подвале рейхсканцелярии. Допустим. Допустим также, что миллион членов нацио-

нал-социалистической партии были безудержными фанатиками, людьми идеи, вверившими свою жизнь оному Адольфу Гитлеру и решившими сражаться с ним до конца – каков бы ни был этот конец. Ладно, пусть так.

Но немцев, между прочим, было на тот момент восемьдесят миллионов. И если тупые фанатики ввергли Германию в кровавую войну – никто не мешал этим самым восьмидесяти миллионам элементарно саботировать деяния оных фанатиков весьма несложным путем. А именно – воткнуть штык в землю. Простенько и со вкусом. Или сдаться в плен врагу – что тоже есть весьма действенный вариант пассивного сопротивления кровавому режиму.

Положим, затеял Адольф Гитлер поход на Польшу – а его 10-я и 14-я армии р-р-раз – и сдались полякам! И весь южный фланг в одночасье оголился – тут же поляки берут штурмом Бреслау и вторгаются в Саксонию, осадив Дрезден. Гитлеровский режим рушится, в Германии воцаряется тишь да благодать, расцветает демократия, и немцы живут счастливо и мирно.

Вместо этого немцы – весь народ, без изъятия – неистово сражаются со всем миром на десятках фронтов шесть лет подряд.

То есть налицо – явная нестыковка.

Впрочем, таких нестыковок в официальной истории фашистской Германии (написанной или отредактированной ее бывшими врагами) и Второй мировой войны (созданной ими

же) – пруд пруди. Мы на всех их останавливаться не станем – нас интересует немецкий военный флот. Который, вместе с авиацией, вскоре станет главным инструментом гипотетической операции «Морской лев». И нам любопытно знать – КАКОЙ ФЛОТ строил Адольф Гитлер? Насколько этот флот будет действительно способен противостоять врагу на морях? И, главное – какому врагу?

Вот, собственно, об этом и есть наша песня.

* * *

Интересный момент – германское министерство обороны (еще Веймарской республики!) утвердило кораблестроительную программу, беззастенчиво нарушающую ограничения Версальского мира, еще в 1932 году. Данная программа включала в себя назревшие планы создания мореходных эсминцев (что Германии было запрещено), торпедных катеров (что запрещено было категорически), морской авиации (что запрещалось абсолютно) и подводных лодок (что было просто вопиюще незаконным деянием). Так что обвинения с Адольфа Гитлера по этим пунктам можно снять – наступательные виды морских вооружений планировала создавать уже Веймарская республика.

Впрочем, обвинения в «сухопутном» милитаризме национал-социалистов тоже можно отместить – за отсутствием состава преступления. Во всяком случае, в первые месяцы по-

сле прихода нацистской партии к власти.

И тоже понятно, почему.

В 1933 году все европейские страны имели серьезные массовые армии с тяжелой и зенитной артиллерией, танками и авиацией. Все бывшие враги Германии по Мировой войне вооружены были, по сравнению с ней, до зубов. Превосходство их над рейхсвером было безусловным и абсолютным. У Франции на 1933 год в строю было две с лишним тысячи танков – у немцев ни одного. У Польши в это же время на вооружении было более четырехсот стволов тяжелой артиллерии (калибром от 149 до 210 мм) – Германия не имела ни одной такой пушки.

Посему первые публичные заявления фюрера германской нации были изумительно миролюбивыми. И даже более того – Гитлер предложил всеобщее разоружение, глобальное сокращение всех сухопутных армий Европы. Кстати, именно подобное европейское будущее после победы над агрессивным прусским милитаризмом и предполагали Ллойд-Джордж и Клемансо в своих речах на Парижской мирной конференции.

В ответ на немецкие предложения по всеевропейскому разоружению Франция озлобилась и вознегодовала – Англия же флегматично промолчала (ей сокращение *сухопутных* сил было до лампочки, у Англии был ФЛОТ). Такая негативная реакция французских правящих кругов и была нужна Гитлеру, как повод для начала вооружения Германии.

14 октября 1933 года Германия отозвала своего представителя с переговоров по разоружению в Женеве и демонстративно вышла из Лиги Наций.

18 декабря 1933 года немецкие власти направили оной Лиге меморандум, в котором говорилось, что в создавшейся ситуации Германия не видит дальнейшей возможности в проведении политики разоружения, а поэтому считает необходимым увеличить численность своей армии и повысить военные расходы на 90 %.

Но это – сухопутные войска. Относительно флота планы немцев были еще очень скромными – все немецкие моряки хорошо помнили, чем закончил Флот Открытого моря, посмеивший бросить вызов английскому Гранд-Флиту.

Да и в целом отношение нацистов к Британской империи было весьма щепетильным.

Стоило лишь в июне 1933 года на всемирной конференции в Лондоне министру сельского хозяйства Германии Гугенбергу громогласно потребовать от Англии возвращения кайзеровских колоний – немедля сей министр был уволен с должности без выходного пособия. Понапрасну злить «британского льва» Гитлер не хотел – это было очевидно.

* * *

В начале 1935 года немцы предложили Великобритании заключить морское соглашение – априори соглашаясь с тем

фактом, что британское доминирование на морях остается безусловным. Переговоры начались 4 июня 1935 года – для участия в них прибыл лично министр иностранных дел Германии Риббентроп – настолько эти переговоры были важны для рейха.

18 июня договор был подписан. Он позволял Германии иметь надводный флот в 35 % от английского – в том числе «узаконивал» постройку заложенных за год до этого двух линейных крейсеров («Шарнхорст» и «Гнейзенау»), двадцати мореходных эсминцев и первых собственно немецких подводных лодок.

И опять все планируемые к постройке корабли имели в качестве базовой функции способность действовать в качестве рейдеров против торгового судоходства врага – даже эсминцы! Для чего флотское командование потребовало достичь для этих кораблей дальности хода в 3.000 миль. В реальности немецкие кораблестроители достигли даже большего (как они думали) – 16 эсминцев типа «Лебрехт Маас» («проект 1934») при стандартном водоизмещении 2.200 тонн и вооружении из 5 127-мм, 4 37-мм орудий и двух четырехтрубных торпедных аппаратов имели дальность плавания 19-узловым ходом в 4.500 миль – то есть ничем не уступали лучшим британским «одноклассникам». Но, как показала дальнейшая практика – лишь теоретически.

Для того, чтобы достичь заказанной дальности хода, немецкие кораблестроители поставили на эти эсминцы кот-

лы Вагенера с давлением пара в 70 атмосфер. Считалось, что, чем выше оно давление – тем выше весь КПД двигательной установки, и соответственно, наличного запаса топлива хватит на большее расстояние. Увы, это была теория – и немецкие моряки на своей шкуре в апреле 1940 года испытали действие тезиса «практика – лучший критерий теории». От Вильгельмсхафена до Нарвика – чуть более тысячи миль. Десять эсминцев типа «Лебрехт Маас», взяв на борт десантников, 9 апреля 1940 года ворвались в этот северо-норвежский порт. Нарвик-то они, конечно, захватили, но в их цистернах почти не осталось топлива. В результате этого трагического несоответствия теории и практики все десять эсминцев были потоплены англичанами...

В 1937 году началась постройка шести эсминцев типа «Дитер фон Редер», представляющих из себя несколько усовершенствованный тип предыдущих эсминцев. Было увеличено до 2.400 тонн водоизмещение и удлинена носовая часть.

В общем, все 22 корабля этих двух схожих типов вступили в строй немецкого флота в 1936-1939 годах, до момента начала Второй мировой войны.

В 1935 году, сразу же после подписания англо-германского морского соглашения, немцы заложили тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», в следующем году – его сестершины «Блюхер» и «Принц Ойген». Четвертый корабль этой серии, «Лютцов», заложенный в 1937 году, в феврале 1940 года был

продан Советскому Союзу и на буксире 15 апреля 1940 года прибыл в Ленинград. Заложенный в 1938 году «Зейдлиц» так и не покинул стапелей – в 1942 году его едва наметившийся корпус разобрали на металл.

Таким образом, «классических» тяжелых крейсеров нацистская Германия построила за все предвоенные годы три штуки. ТРИ!

И это – итог всех усилий кровожадного агрессора в гонке военно-морских вооружений в данном сегменте боевых кораблей. Как-то не шибко густо, вы не находите? А что же в ответ на этот безумный рост германских морских вооружений ответила миролюбивая Англия?

А миролюбивая Англия, продолжая обуздывать поползновения коварных тевтонов, понемножку увеличивала свой флот – причём безостановочно: в начале 1926 года сошли на воду тяжелые крейсера «Кент», «Бервик», «Корнуол», «Кумберленд» и «Саффолк», а в 1927 году – для австралийского флота – еще два, «Австралия» и «Канберра» Это были весьма мощно вооруженные и быстроходные корабли со стандартным водоизмещением 9750-9870 т, несшие по восемь 203-мм орудий и развивавшие скорость 31,5 узла, правда, продолжавшие нести довольно бесполезную – ввиду её недостаточности («картонную», по выражению английской прессы) – бортовую броню.

В дальнейшем английские кораблестроители вообще отказались от 76-127-мм бортовой брони (которая только

создавала иллюзию защищённости, безжалостно пожирая столь нужный для других целей тоннаж), оставив только 37-102-мм броневую палубу (ибо считалось, что современные корабли вряд ли будут лупить друг по другу на pistolетных дистанциях боя, в упор – для защиты от чего и нужна бортовая броня), которая защищала бы корабли от навесно падающих снарядов, выпущенных с дальних дистанций. Ведь именно при стрельбе по навесной траектории гораздо важнее бортовой становилась броня палубная. За счет такого снижения защиты скорость крейсеров следующей серии – «[Сассекс](#)», «Девоншир», «Лондон» и «Шропшир» – удалось увеличить до 32,5 узла. Примерно такие же тактико-технические данные были и у следующих крейсеров этой серии – у «Норфолка» и «Дорсетшира».

В 1928-1929 годах на воду сходят два английских тяжелых крейсера, вооруженных 203-мм орудиями, но имеющих меньшее, чем у своих предшественников, водоизмещение – 8300 т. В отличие от тяжелых крейсеров первых серий, «Йорк» и «Эксетер» несли броневой пояс толщиной 51-76 мм и развивали примерно такую же скорость – 32 узла. Эти два корабля завершили линию развития английских крейсеров с 203-мм орудиями.

Но если кто-то подумал, что англичане взяли тайм-аут в строительстве своего крейсерского флота – он почитает британцев за каких-то немислимых пацифистов. Потому что стапеля английских кораблестроительных верфей в тридца-

тые годы отнюдь не пустовали! Просто британцы, наделав изрядное количество тяжелых крейсеров, принялись за строительство крейсеров лёгких...

В 1929 году они спроектировали удачный тип легкого крейсера – в следующие три года в строю британского флота появились «Линдер», «Нептун», «Орион», «Акилез», «Эй-джекс». В погоне за экономией веса кораблестроители приняли на этих кораблях линейное расположение машинно-котельной установки и сосредоточили четыре котла в двух соседних котельных отделениях. Принятие такого решения значительно снижало живучесть корабля, ибо одна-единственная торпеда, попавшая в переборку между котельными отделениями, сразу вывела бы из строя все котлы. Поэтому в следующей серии легких крейсеров британские кораблестроители перешли на эшелонное расположение силовой установки, при котором котельные отделения разнесены. Так появились двухтрубные «Фаэтон», «Амфион» и «Аполло», а в 1934-1936 годах на верфях Англии строятся четыре корабля – «Аретьюза», «Галатей», «Пенелопа» и «Аврора», которые при водоизмещении всего в 5200 т несли шесть 152-мм орудий.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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