

ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ ГИТЛЕРА



XX военные
тайны
века

А.Б. ГРОМОВ

Военные тайны XX века

Алекс Бертран Громов

Подводный флот Гитлера

«ВЕЧЕ»

2020

Громов А.

Подводный флот Гитлера / А. Громов — «ВЕЧЕ»,
2020 — (Военные тайны XX века)

ISBN 978-5-4484-8140-6

В годы Второй мировой войны подводный флот Третьего рейха был грозным и сильным противником для флотов антигитлеровской коалиции. Действия немецких подлодок были дерзкими и успешными, потому немецкие подводные флотилии называли волчьими стаями. В книге рассматривается эволюция подводного флота Германии с момента его создания до конца Второй мировой войны. Подробно описаны боевые операции и базы, подготовка офицеров и экипажей, технические решения, снаряжение и вооружение субмарин. Автор рассказывает о боевых действиях немецких подводных лодок в Северной Атлантике, в арктических водах и южных морях.

ISBN 978-5-4484-8140-6

© Громов А., 2020
© ВЕЧЕ, 2020

Содержание

Глава 1	6
Глубинная война началась	7
Первые жертвы: «Луизитания», «Арабик», «Сассекс»...	8
Когда придумали морские конвои	10
Кто они – первые подводники?	11
Еще не надежная техника	12
Шансы на будущее	13
Попытка запрета подводных лодок	14
Прибавление мощности	15
Ограничение размера флотов	16
Немецкий флот возрождается	17
Провал ограничений	19
Споры о стратегии	20
Тайное строительство	21
Флот и рейх	25
Организационная структура подводного флота. Формирование флотилий	27
Конец ознакомительного фрагмента.	29

Алекс Бертран Громов

Подводный флот Гитлера

Знак информационной продукции **12+**

© Громов А.Б., 2020

© ООО «Издательство «Вече», 2020

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2020

Сайт издательства www.veche.ru

Глава 1

Становление подводного флота Германии

После начала Первой мировой войны немецкий адмирал Гуго Поль выступил в поддержку идеи подорвать английскую экономику, применяя подводные лодки против торговых судов. Ведь Англия всегда зависела от морских перевозок. А оспаривать у Великобритании господство на море было для кайзеровской Германии при слабости ее надводных сил совершенно бесперспективным занятием. Немалое значение имело и то обстоятельство, что к началу войны германский флот уступал британскому и состоял из 5 эскадр линейных кораблей (из которых 3 были экстренно сформированы в ходе мобилизации), эскадры броненосцев береговой обороны, 5 отрядов крейсеров (всего 37 линкоров, в т. ч. 15 дредноутов, 8 броненосцев и 25 крейсеров, в том числе 3 линейных), 8 флотилий эскадренных миноносцев, отряда заградителей и 3 дивизионов тральщиков, 2 флотилий подводных лодок.

То есть единственным действенным средством могли стать только подводные лодки, с помощью которых появлялась возможность проникнуть в контролируемые Британией моря, разрушить ее всесилие на море и нанести ей удар в самое чувствительное место – снабжение и торговлю.

Глубинная война началась

Вечером 2 августа 1914 г. командиры германских подводных лодок получили приказ: «Немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании». Через четыре дня 10 лодок вышли в боевое патрулирование.

Но англичане отнюдь не оказались совершенно беззащитными. Уже 9 августа британская 1-я эскадра легких крейсеров вошла в соприкосновение с увертливым врагом. Находившийся в дозоре «Бёрмингэм» обнаружил лодку U-15, лежащую в дрейфе, и открыл беглый огонь. Лодка начала медленно двигаться, но форштевень крейсера ударил ее в середину корпуса, разрезав пополам. Через три дня на базу вернулись только 7 немецких подлодок...

9 января 1915 г. Поль вновь в категорической форме потребовал активизации военных действий на океанических путях и использования подводных лодок против торговых судов. 4 февраля 1915 г. он отдал приказ о начале неограниченной подводной войны. С 18 февраля водное пространство вокруг Великобритании и Ирландии вместе с Английским каналом объявлялось зоной войны: любое торговое судно неприятеля в этих водах подлежало уничтожению, кроме того, судам нейтральных стран не давались гарантии безопасности, и им предложено не заходить в «зону войны». Спустя день германские подводные лодки приступили к проведению активных боевых операций против чужих судов.

При этом ход подводной войны Германии против стран Антанты определялся личными предпочтениями того, кто в данный момент командовал флотом и мог повлиять на личные решения кайзера. 2 февраля 1915 г., в результате очередной смены руководства флота, начальником Адмирал-штаба был назначен Густав Бахман (22 марта того же года произведен в адмиралы). Этот убежденный сторонник продолжения неограниченной подводной войны не раз пытался отстранить Вильгельма II от вмешательства в планирование действий ВМФ. Андреас Михельсен, автор вышедшей в 1925 г. в Лейпциге книги «Подводная война 1914–1918 гг.», описал его карьеру достаточно подробно – ведь 1 апреля 1917 г. он был назначен командующим миноносцами, а спустя два с небольшим месяца поставлен во главе подводного флота и руководил координацией действиями германского подводного флота в ходе неограниченной подводной войны. Невзирая на многочисленные пассажирские суда, потопленные немецкими субмаринами, он оставался на своем посту до конца войны, а после ее окончания, 29 ноября 1919 г., произведен в контр-адмиралы, а 21 января 1920 г. – в вице-адмиралы, и только накануне Рождества 1920 г. вышел в отставку.

Первые жертвы: «Луизитания», «Арабик», «Сассекс»...

Все больше немецких лодок отправлялись топить чужие транспорты, при этом в мире кайзеровская Германия приобрела имидж «злобного агрессора», но так и не смогла взять под контроль морские вражеские коммуникации. 7 мая 1915 г. на линии Ливерпуль – Нью-Йорк подводная лодка U-20 потопила английский лайнер «Луизитания». В числе погибших пассажиров было 115 американцев, что значительно осложнило отношения Германии с США и другими доселе нейтральными государствами. Спустя три месяца лодка U-24 отправила на дно пассажирский лайнер «Арабик»... После этого правительство кайзера было вынуждено заставить военно-морской флот отказаться от «неограниченной стратегии» и проинструктировать все подлодки не нападать на пассажирские корабли, а потом и переместить военные действия с Атлантики в Средиземное море.

В результате этого серьезно уменьшились шансы Германии на успех подводной войны, так как именно подходы к Британским островам были главной зоной, где можно было блокировать владычицу морей и ее торговые связи, а возникшая необходимость всплывать и предупреждать свои жертвы об атаке лишала подлодки их преимущества невидимости и неожиданности, точно так же, как и выставляла их самих под удар пушек «жертв» – особенно с тех пор, как внешне вполне безопасные торговые суда союзников стали превращаться в замаскированных охотников на субмарины, на которых размещались орудия, торпеды и военные экипажи. В ответ на это в марте 1916 г. германское правительство и командование ВМФ разрешило командирам подводных лодок производить атаки без предупреждения на все британские суда внутри зоны блокады (вокруг Британских островов), специально оговорив при этом, что это не относится к пассажирским судам. Но именно это «примечание» в результате осталось «на бумаге» – пароход «Сассекс», шедший через Ла-Манш и битком набитый пассажирами, был торпедирован подлодкой U-29.

Среди его пассажиров оказались американцы и граждане нейтральной Испании, двое из которых стали жертвами этого инцидента. Начался международный скандал, итогом которого явилось решение германского правительства о запрещении своему подводному флоту проведения боевых операций в Атлантике.

5 июня было запрещено топить пассажирские суда, а 18 сентября фактически блокада Великобритании прекращена. За 1915 г. германский флот (преимущественно с использованием минных заграждений и подводных лодок) потопил торговые суда общим водоизмещением 1,6 млн тонн, потеряв при этом 20 подводных лодок (за 1915 г. в строй введено 62 лодки).

Но запрет действовал недолго – 31 января 1917 г. немецким подводникам «развязали руки», объявив о снятии ограничений на действия подлодок начиная с утра следующего дня. Цель – любой ценой поставить Англию на колени – должна была оправдать средства. В штабных вычислениях 1916 г. говорилось, что Британия располагает собственным флотом суммарным водоизмещением 10,66 миллиона тонн, и поэтому «...основываясь на наших расчетах о... 600 000 тонн, потопляемых при неограниченных действиях подлодок, и учитывая, что по крайней мере две пятых транспортного сообщения нейтральных стран будут напуганы до того, что прекратят посылать свои суда к берегам Англии, мы можем заключить, что через пять месяцев передвижения из Англии и в Англию сократятся на 39 %. Англия этого не выдержит...»

Но при этом германским командованием в полной мере не учитывалась военная мощь британского флота, вовсе не намеренного терпеливо наблюдать за уничтожением своих судов. В этот период у немцев было на плаву 120 лодок, из которых примерно 40 находились на круглосуточном боевом дежурстве, сменяя друг друга. Но такого числа лодок для выполнения поставленной перед ними грандиозной задачи было явно недостаточно. Тем более – в сжатые сроки, до реального вступления в войну американской военной мощи.

Однако германский адмирал Хенниг фон Хольцендорф докладывал руководству: «Я колеблясь утверждаю, что... мы можем вынудить Англию заключить мир через пять месяцев неограниченными действиями субмарин... Несмотря на опасность разрыва с Америкой, неограниченные действия подлодок, если их начать скоро, являются правильной мерой, чтобы привести войну к победному концу. В действительности это единственное средство к достижению победы». Но это были очередные германские иллюзии, не учитывающие реальное положение дел...

Когда придумали морские конвои

Введение в 1916 г. конвойной системы сильно затруднило выполнение боевой задачи для подводных лодок, особенно в последний год ведения военных действий. Так, в декабре 1917 г. германский флот смог потопить лишь 107 судов водоизмещением свыше 231 тыс. тонн. В течение 1917 г. было построено 103 лодки, а потеряно 72 (в том числе 61 в Северном море). Надводные силы в целом вели себя пассивно, проведя 16–18 октября и 11–12 декабря нападения легкими силами на конвои, в ходе операций были потоплены 3 английских эсминца, 3 траулера, 15 пароходов.

Как писал в своих мемуарах будущий руководитель подводного флота Третьего рейха Карл Дёниц, командовавший в Первую мировую подводной лодкой, «в период Первой мировой войны германские подводные силы наибольших успехов добились в 1917 г. В дальнейшем же, после введения Англией системы конвоев, эффективность действий подводных лодок резко упала. С появлением конвоев море опустело. Немецкие подводные лодки выходили в море поодиночке, обычно долгое время ничего не обнаруживали, а потом неожиданно наткнулись на большие группы транспортов в 30–50 судов и более, следовавших в охранении большого числа военных кораблей различных классов. Подводная лодка атаковала конвой в одиночку. Если командир имел крепкие нервы, атаки повторялись в течение нескольких суток, пока он и его подчиненные не выдыхались окончательно. И даже если подводной лодке удавалось потопить несколько судов, число ее жертв составляло очень незначительный процент от всего состава конвоя. Конвой же, несмотря на эти атаки, продолжал следовать по назначению, и, как правило, в дальнейшем ни одна немецкая подводная лодка его не обнаруживала. Суда приходили в Англию, доставляя туда большие запасы продовольствия и сырья».

Кто они – первые подводники?

Вильгельм Маршалл в январе – марте 1916 г. учился на курсах подводного плавания, а в марте – июне 1916 г. – на курсах командиров подводных лодок. 1 июля 1916 г. он принял командование миноносцем Т-37, а уже 1 августа переведен в распоряжение Инспекции подводного флота. С 26 ноября 1916 г. Маршалл командовал подлодкой UC-74 и 13 января 1917 г. был произведен в капитан-лейтенанты. 30 декабря 1917 г. он командовал подлодкой UB-105. Принял участие в неограниченной подводной войне против торгового флота союзников. Всего за время боевых операций он потопил 43 торговых корабля (общим водоизмещением 119 184 тонны), 1 военный корабль (1290 тонн) и повредил 1 корабль (765 тонн).

После окончания войны Маршалл был переведен в Инспекцию подводного флота. Был одним из руководителей военно-морских сил Германии в первой половине Второй мировой войны, но постоянно конфликтовал с Эрихом Редером. Неоднократно был уволен в отставку и снова возвращался на службу. Конец Второй мировой встретил в должности руководителя командования ВМС «Запад».

Одним из выдающихся немецких подводников Первой мировой был Альфред Заальвахтер. 1 апреля 1915 г. он был назначен флаг-лейтенантом штаба Флота открытого моря, служил на флагмане – линейном корабле «Friedrich der Grosse» («Фридрих Великий»). 1 апреля 1916 г. Заальвахтер был переведен в подводный флот. После окончания школы подводного флота командовал подводными лодками U-25 (1 июля – 30 сентября 1916 г.), U-46 (1 октября 1916 – 2 марта 1917) и U-94 (3 марта 1917 – март 1918). За время военных действий он потопил 28 кораблей (водоизмещением 65 334 тонны) и повредил 3 корабля (19 326 тонн). С марта 1918 г. он занимал пост офицера Адмирал-штаба в штабе командующего подводным флотом.

С 23 августа 1939 по 20 сентября 1942 г. был командующим группой ВМС «Запад». Под его руководством разрабатывалась операция по захвату Норвегии («Везерюбунг»). В ноябре 1942 г. уволен в отставку. После окончания войны в июле 1945 г. арестован советской контрразведкой, привезен в Москву и расстрелян.

29 ноября 1916 г. командиром миноносца D-9 стал капитан-лейтенант Вильгельм Канарис. В январе – мае 1917 г. прошел курс офицера подводного флота и 2 июня 1917 г. назначен командиром подводной лодки U-16. 16 сентября 1917 г. он был переведен в распоряжение командующего подводными лодками на Средиземном море, а 1 октября 1917 г. назначен офицером Адмирал-штаба и временно исполняющим обязанности командующего. С 28 ноября 1917 г. он командовал транспортной подводной лодкой UC-27, а с 19 января 1918 г. – подводной лодкой U-3; потопил 3 транспорта общим водоизмещением 16 тыс. тонн. 14 марта 1918 г. он вновь принял на себя исполнение обязанностей командующего подводными лодками на Средиземном море, а 10 мая 1918 г. назначен командиром подводной лодки U-128. В ноябре 1918 г. в составе средиземноморской флотилии совершил переход в Киль, где 1 декабря 1918 г. зачислен в распоряжение Инспекции подводного флота.

Еще не надежная техника

В ходе Первой войны германское командование стремилось построить возможно больше подводных лодок для того, чтобы уничтожить возможно больше транспортного тоннажа противника, что, учитывая вступление в войну США, было непростой задачей. В свою очередь Англия и ее военные союзники должны были, с одной стороны, возместить потери в потопленном тоннаже, а с другой – создать силы и действенные средства противолодочной обороны, способные уничтожить подводные лодки противника.

Но не стоит забывать, что германские (как, впрочем, и вражеские) лодки того времени не были эталонами технической надежности – тот же самый Дёниц в своих мемуарах так описывает, как внезапно закончилась его карьера командира подводной лодки: «Оторвавшись от конвоя, подводная лодка осторожно всплыла в позиционное положение. С мостика, который едва поднимался над водой, на западе был виден конвой, уходивший прежним курсом. Ближе к лодке виднелся эскадренный миноносец, который, вероятно, находился на том самом месте, где затонуло атакованное судно. Продув балласт, лодка всплыла в крейсерское положение и двинулась за конвоем, чтобы до рассвета попытаться атаковать его вторично из надводного положения. Но пока лодка выходила в голову конвоя, стало светать. Решив атаковать конвой с перископной глубины, я подал команду к погружению. Но тут произошло нечто непредвиденное. Из-за заводского дефекта лодка при погружении неожиданно получила большой дифферент на нос и стремительно пошла в глубину. Из аккумуляторов вылился электролит. Наступила темнота. Глубина в этом районе была более чем достаточной – от 2500 до 3000 метров, а наша лодка («Германия» В-III) могла погружаться не более чем на 60–70 метров. Ее прочный корпус выдерживал давление лишь до этой глубины. Было приказано продуть весь балласт, застопорить двигатели, дать задний ход и переложить рули, чтобы по возможности замедлить погружение. Расторопный вахтенный офицер включил карманный фонарь и осветил глубомер. Стрелка быстро скользила вправо, указывая на быстрое погружение. Но вот на какой-то миг она замерла между делениями 90 и 100 метров и пошла в обратном направлении. Значит, балласт был продут вовремя. Вскоре лодку выбросило на поверхность. Я быстро открыл рубочный люк. Было уже светло. Мы находились в центре конвоя. На эскадренных миноносцах и на транспортах взвились флажные сигналы, завывли сирены, транспорты разворачивались к нам кормой и открывали огонь из кормовых орудий. Эскадренные миноносцы, ведя огонь, полным ходом устремились к подводной лодке. Положение было не из приятных. Надо было как можно быстрее уходить под воду. Но это оказалось невозможным: сжатый воздух был израсходован. К тому же лодка получила несколько пробоин. Конец был неизбежен, и я скомандовал: «Всем покинуть лодку!»

Именно тогда, по словам Дёница, он и сделал вывод, что в атаке конвоев должны принимать не одна, а несколько подводных лодок. И к тому же подводная лодка имеет больший шанс на успех при атаке в надводном положении в ночное время суток.

Шансы на будущее

В результате Германия проиграла эту морскую схватку, но отнюдь не из-за плохой подготовки или недостаточного мужества ее подводников. Все решали цифры – в этой вооруженной борьбе решающую роль играла количественная сторона вопроса (количество потопленного и восстановленного транспортного тоннажа, наращивание сил и средств противолодочной обороны, число введенных в строй и погибших подводных лодок). Особо отметить, что ни одна из сторон не имела особого технического преимущества как в совершенствовании вооружения и скорости хода подводных лодок, а также сил и средств противолодочной обороны. Ресурсы Германии, воевавшей на два фронта, уступали объединенной мощи стран Антанты.

Но при этом Первая мировая война наглядно продемонстрировала как руководителям немецкого флота, так и вождям рейха, один из наиболее действенных способов контроля над морскими коммуникациями. Учитывая возможность новой войны с Британией в будущем, германские военные, лишённые по Версальскому договору возможности использования подводного флота, занялись анализом и обобщением военного опыта недавних морских сражений.

По словам контр-адмирала Эбергарда Годта, «одна проблема, связанная с руководством операций подводных лодок, оставалась неразрешимой. Командный пункт, который с его обширными сооружениями связи мог быть размещен только на суше, даже при безусловно действующей связи получал лишь ограниченную картину действительной обстановки в районе боевых действий подводных лодок, отдаленных иногда на тысячи миль. Ввиду этого сначала пробовали перенести командование подводными лодками в море. Однако уже в первые месяцы войны выяснилось, что постоянное воздействие противника, заставлявшее такой «командный пункт» то и дело уходить под воду, сильно ограничивало возможности радиосвязи, и потому от непосредственного командования на море пришлось отказаться. Поэтому не оставалось ничего другого, как руководить действиями лодок с берегов».

Эбергард Годт сформулировал требования к офицерам-подводникам в новой морской войне: «Возникающие при этом трудности должны устраняться воспитанием самостоятельности у командиров подводных лодок, четкостью донесений, подробным анализом предстоящих и проведенных операций, а также периодической заменой офицеров штаба командирами действующих подводных лодок».

Попытка запрета подводных лодок

Попытка запрета подводных лодок, или по меньшей мере неограниченной подводной войны, приводящей ко множеству жертв среди мирных пассажиров гражданских судов, была предпринята сразу же после окончания Первой мировой войны Британией. Автором этой идеи был английский адмирал Ричмонд, который в своих статьях и выступлениях (и в опубликованной в 1934 г. книге «Современная морская мощь») предлагал всем ведущим мировым державам (в том числе и Германии, официально лишенной подводного флота, но памятуя о ее опыте Первой мировой) отказаться от использования подводных лодок, которые в ряде флотов считались «оружием слабейшего». Аргументировал это предложение адмирал вовсе не гуманизмом и не страхом перед грядущим массовым использованием подводного флота – по его мнению, субмарины, побежденные в Первой мировой войне системой конвоев, не в состоянии добиться большей эффективности в борьбе против морской торговли.

Британский морской деятель уверял, что запрещение использования подводных лодок необходимо потому, что они существенно влияют на строительство надводных кораблей, способствуя увеличению их водоизмещения в целях повышения живучести, а следовательно, в конечном счете приводят в тупик конструкторскую мысль. Другим аргументом Ричмонда было то, что наличие подводных лодок резко уменьшает возможность ведения крупных боев между главными силами надводного флота, так как ни один командующий не рискнет послать крупные силы флота в район, где вероятны вражеские подводные лодки, которые способны потопить часть кораблей.

Будучи реалистом, Ричмонд также высказывал вполне обоснованные мнения по поводу предстоящей борьбы с подлодками путем совершенствования системы конвоев и строительства легких крейсеров, эсминцев и эскортных кораблей, а отнюдь не линкоров. Другим предложением британского адмирала, реализованным впоследствии как «странами оси», так и союзниками, был комплексный подход: широкое использование подводных лодок во взаимодействии с авиацией и надводными кораблями, что повышало эффективность как обнаружения и уничтожения подводных лодок, так и действий самих лодок по уничтожению надводных кораблей.

Прибавление мощности

Но не стоило оценивать эффективность строящихся подводных лодок между Первой и Второй мировыми войнами, исходя из показателей возможностей субмарин образца 1918 г. Так, в издании Белли В.А., Пензина К.В. «Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939–1945 гг.» приводятся следующие данные, демонстрирующие совершенствование тактико-технических данных подлодок: «Калибр торпед подводных лодок увеличился с 450–500 до 533–550 мм, запас торпед – с 6–8 до 10–16, количество мин – с 12–16 до 32–40 и даже 75. Число артиллерийских орудий на подводной лодке возросло до двух, а их калибр с 32–60 до 100–130 мм. Время погружения лодок сократилось в 1,5–2 раза и составило для больших лодок в среднем около минуты, а для малых до 30 секунд. Глубина погружения лодок к началу Второй мировой войны возросла до 120–150 м, т. е. увеличилась примерно в три раза.

Большие лодки предназначались главным образом для действий на удаленных коммуникациях противника, а также совместно с эскадрами надводных кораблей. В соответствии с этим в некоторых флотах такие лодки подразделялись на два подкласса: эскадренные и крейсерские, однако эта классификация не привилась. Водоизмещение больших лодок колебалось в пределах 1000–2800 т; дальность плавания в надводном положении увеличилась по сравнению с лодками 1918 г. в два раза и при экономической скорости хода у отдельных типов, построенных накануне Второй мировой войны, достигала 15–20 тыс. миль, а в подводном положении – 240 миль, автономность – 100–120 суток. Надводная скорость хода больших лодок колебалась в пределах 15–22 узл., максимальная подводная скорость 9–10 узл. Большие подводные лодки имели 6–10 торпедных аппаратов и 1,5–2 комплекта торпед.

Средние лодки предназначались главным образом для действий на морских коммуникациях. Их надводная скорость накануне войны составляла 17–18 узл., подводная – 8–10 узл., надводное водоизмещение колебалось в пределах 500–1000 т, автономность – 20–50 суток, дальность плавания в надводном положении – 2–7 тыс. миль. Торпедное вооружение состояло из 4–6 носовых и иногда 2 кормовых торпедных аппаратов.

Малые лодки строились для действий на коммуникациях ограниченных морских театров и для обороны берегов. Водоизмещение их не превышало 500 т, надводная скорость – 10–13, максимальная подводная – 7–10 узл. В надводном положении малые лодки могли покрыть расстояние 500–4000 миль. На этих лодках устанавливалось 2–4 носовых торпедных аппарата...

Хотя значительное место в вооружении подводных лодок стала занимать артиллерия, особенно зенитная, основным оружием подводных кораблей оставалась торпеда. Причем только Германия имела к началу войны электроторпеду калибром 533 мм, с весом взрывчатого вещества 300 кг, скоростью хода 30 узл. и дальностью действия 5 тыс. м. Электроторпеды значительно повышали скрытность подводных лодок, а беспыльная стрельба и бесследный ход торпеды значительно затрудняли маневр уклонения от нее. Поэтому принятие электроторпеды на вооружение лодок явилось серьезным улучшением условий действий подводных лодок».

Ограничение размера флотов

Военные статьи Версальского договора четко определили состав флота поверженной Германии, суммарное водоизмещение и численность личного состава, причем подводных лодок иметь стране не разрешалось. В 1921 г. по инициативе США была созвана Вашингтонская конференция по ограничению морских вооружений. В результате переговоров, в договоре, определявшем предельные размеры флотов США, Англии, Японии, Франции и Италии, была установлена следующая пропорция тоннажа линейных кораблей – 5: 5: 3: 1,75: 1,75. Но при этом общее водоизмещение крейсерского и подводного флотов не ограничивалось. Вступая в 1926 г. в Лигу Наций, Германия добивалась прежде всего отмены ограничивающих ее армию и флот военных статей Версальского договора и как следствие этого – легализации своих вооружений и отмены военного контроля. Особо следует отметить, что за четыре года – с 1924 по 1928-й – расходы ее только на вооружение флота возросли в 11 раз.

21 января 1930 г. в Лондоне начала свою работу морская конференция, которая дополнила Вашингтонский договор и установила ограничения на суммарный тоннаж крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Решение конференции подписали только США, Англия и Япония.

Лондонская морская конференция дополнила Вашингтонский договор, установив следующее предельное суммарное водоизмещение для крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок. Но решение конференции подписали только США, Япония и Англия. При этом в официальных документах Британии неоднократно указывалось, что основная задача ее вооруженных сил в период войны состоит в контроле морских коммуникаций: «Море является главным путем, связывающим широко раскинутые части Британской империи, которая имеет интересы во всех частях земного шара; поэтому контроль над морскими путями во время войны является ее первейшей заботой».

Немецкий флот возрождается

После 1932 г. в Германии перестали публиковаться ежегодные официальные списки армии – дабы число фигурирующих там офицеров не позволяло иностранным военным аналитикам вычислить реальную численность вооруженных сил. Вскоре после прихода Гитлера к власти, 22 мая 1933 г., генерал Кейтель, председатель Рабочего комитета Совета обороны рейха, заявил своим помощникам: «Ни один документ не может быть утерян, иначе вражеская пропаганда воспользуется этим в своих силах. Устные заявления всегда можно опровергнуть».

В это же самое время человек, отвечающий за подготовку офицеров штаба Редера, то есть занимавший ключевой пост, если говорить о мировоззрении людей флота в целом, выступил перед собранием членов СС, СА, «Стального шлема» с такими словами: «Теперь силы, которые последние четырнадцать лет были расколоты парламентской борьбой, свободны для того, чтобы преодолеть... все позорные попытки саботажа социалистов-демократов, доктринеров и пацифистов... Теперь мы должны снова воспрянуть и усилить наше согласие, нашу любовь к морю и волю нации и никогда больше не позволять перерезать жизненно важные артерии, которые для свободного, великого народа находятся в свободных морях».

В июне 1934 г. состоялась очередная встреча командующего военно-морскими силами рейха Эриха Редера с Гитлером, после чего адмирал сделал следующую запись: «Инструкции фюрера: ни в коем случае нельзя упоминать о кораблях водоизмещением 25–26 тысяч тонн, допустимо лишь сообщать о модернизированных кораблях водоизмещением 10 тысяч тонн. Фюрер требует, чтобы строительство подводных лодок велось в строжайшей тайне».

В 1935 г. между Англией и Германией было подписано двухстороннее соглашение, согласно которому Германии разрешалось строительство флота, равного 35 % английского, и подводного флота, равного 45 % английского, но с возможностью довести эту пропорцию до 100 %. Через десятилетие после завершения войны военные эксперты не могли понять, почему британский морской штаб, неявный владыка морей (Япония только начала свою масштабную программу построения военного флота), решил разрешить побежденной, но жаждущей реванша Германии иметь столько же подлодок, сколько было в королевском флоте. В тексте меморандума британского Адмиралтейства были такие явно неразумные слова: «В этом случае (100 %) Германия будет обладать 50–60 субмаринами: ситуация, которая может вызвать некоторые опасения, но совершенно очевидно из отношения немецких представителей, что это вопрос «равноправия», то есть является скорее тренировкой их воображения, нежели реальным желанием завести столь большой подводный флот. При нынешнем состоянии Германии кажется вероятным, что наилучший способ убедить их быть более умеренными в своих реальных свершениях – это гарантировать им исполнение их требований в теории. На самом деле они будут строить подлодки и добиваться паритета в подводном флоте скорее, если мы оспорим их теоретическое право на это, нежели если мы согласимся, что принесет им моральное удовлетворение». Этот документ оправдал строительство немецких лодок, которые спустя несколько лет начнут топить британские суда...

Но командованию и руководству Рейха и вооруженными силами страны и этого было мало – с таким количеством лодок весь мир было завоевать нельзя. Поэтому, по словам К. Дёница («Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне») разрешенное водоизмещение германских лодок «в целом... оказывалось очень незначительным. Из-за островного положения жизнь Англии всецело зависит от ввоза продовольствия и сырья. Поэтому морские коммуникации с колониальными владениями имели для Британской империи жизненно важное значение. В течение целого ряда столетий стратегическая задача английского военно-морского флота состояла в защите этих морских сообщений. Решить же эту задачу можно было не подводными лодками, а надводными кораблями. Подводная лодка менее всего пригодна для обо-

роны: она очень уязвима в надводном положении (например, от артиллерийского огня), тихходна и может просматривать лишь ограниченный район, так как не имеет высоких надстроек. Но в то же время подводная лодка представляет собой ярко выраженное тактическое наступательное средство».

Провал ограничений

Спустя год состоялась вторая Лондонская морская конференция, которая закончилась провалом – не добившись полного равенства своего флота с флотом США и Великобритании, японская делегация покинула заседания. В итоге основные морские державы де-факто отказались от всяких ограничений в вооружении флота. Но в Лондонский протокол о подводных лодках было включено еще одно соглашение, отвечавшее в первую очередь интересам Британии: при задержании и потоплении торговых судов подводная лодка должна действовать как надводный корабль. Это требование сохраняло силу и в том случае, если на торговых судах оказывались орудия, установленные «только для самообороны». Торговые суда, несмотря на характер вооружения, все равно считались коммерческими и пользовались соответствующей международной правовой защитой. Иными словами, подчеркивалось, что подводные лодки должны были задерживать торговые суда и производить досмотр их, руководствуясь международными нормами ведения торговой войны и призового права.

При этом для командиров лодок возникала «юридическая ловушка»: если на основании условий призового права подводная лодка могла потопить судно, то ей вменялось в обязанность предварительно обеспечить безопасность его команды. Поскольку считалось, что в открытом море для безопасности экипажа одних спасательных шлюпок недостаточно, подводная лодка должна была либо взять его к себе на борт (но это было, как правило, нереально – вместить в маленький объем подлодки весь экипаж океанского лайнера), либо вообще отказаться от потопления судна.

После подписания в 1935 г. англо-германского морского соглашения Германия 23 ноября 1936 г. присоединилась и к этому протоколу, что де-факто еще более снизило боевое значение подводной лодки.

Год спустя уже официально был оформлен военно-политический блок «ось Берлин – Рим» и заключен так называемый «антикоминтерновский пакт» между Германией и Японией, к которому вскоре примкнула Италия и ряд других государств. Англия и Франция в ответ наращивали сухопутные и военно-морские силы...

Споры о стратегии

В 1930-е гг. в Германии среди сотрудников Генштаба, морских офицеров и военных теоретиков была популярна книга немецкого адмирала Вегенера «Морская стратегия мировой войны». В издании, которое даже называли «морской библией», автор настаивал на необходимости захвата стратегических позиций для улучшения условий деятельности флота. Для господства на море, по его мнению, был необходим захват французских атлантических баз, оккупация Дании и особенно Норвегии. Это и многие другие идеи были позже реализованы Гитлером на практике в течение первых двух лет Второй мировой войны. В книге В.А. Белли и К.В. Пензина «Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939–1945 гг.» рассказывается о создании ВМС Германии: «Когда перед войной в высших сферах германского командования обсуждались кораблестроительные программы, была принята линия на создание мощного флота, способного не только успешно вести борьбу на океанских коммуникациях, но и уничтожить морские силы Англии, обороняющие эти коммуникации. Однако к началу войны большая кораблестроительная программа Германии (план «Z») находилась еще в начальной стадии выполнения, и о столкновениях с крупными силами флота противника не могло быть и речи. Поэтому в Германии единодушно признавалось, что главная задача флота состоит в борьбе на коммуникациях Англии в Атлантике, но не определялось, какого практического результата и в какие сроки ему следовало добиться. Что же касается средств и методов этой борьбы, то перед войной в германском флоте господствовала точка зрения, что в предстоящей войне решающая роль будет принадлежать надводным кораблям, а не подводным лодкам. Именно таких взглядов придерживался командовавший германским флотом с 1928 по 1943 г. адмирал Редер. Сторонники «крейсерской войны» не отрицали значения подводных лодок, особенно в войне с таким островным государством, как Англия, однако считали, что не объективные условия, а ошибки германского командования и случайное стечение обстоятельств в Первой мировой войне выдвинули корабли этого класса в разряд главных сил для борьбы на английских морских сообщениях. «Лишь благодаря тому, что план операции немцев выключал флот из войны, как бы затормозил его, подводная лодка смогла... продвинуться на передний план и стать единственным оружием против Англии», – писал Вегенер».

В британском флоте был период (между войнами), когда подлодки вообще считались устаревшим оружием и не способны более к эффективной боевой деятельности. Отчасти на это зарубежное мнение ориентировались и немецкие морские эксперты. Неправильная, заниженная оценка роли германских субмарин в войне на море стала очевидной только во время битвы за Атлантику.

Тайное строительство

Помимо статьи 170 Версальского договора («Ввоз в Германию оружия, снаряжения и военного материала, какого бы то ни было рода, будет строго воспрещен. То же самое будет относиться к изготовлению и вывозу в чужие страны оружия, снаряжения и военного материала какого бы то ни было рода»), статья 179 запрещала военное сотрудничество Германии с другими странами: «Германия обязуется со вступлением в силу настоящего Договора не аккредитовать ни в какой чужой стране никаких военных, морских или воздухоплавательных миссий, не посылать их и не позволять им выезжать; она обязуется, кроме того, принимать подобающие меры к тому, чтобы не допускать германских граждан покидать свою территорию для поступления в армию, флот или воздухоплавательную службу какой-либо иностранной державы или для прикомандирования к ней в целях оказания ей помощи в военном деле или вообще для содействия в обучении военному, морскому и воздухоплавательному делу в чужой стране».

Немецкие подводные лодки строились тайно в Голландии, Испании (и это до прихода к власти Франко!), Турции и Финляндии. Параллельно с этим началась и подготовка подводников (так в Киле появилась противолодочная военная школа, занимавшаяся подбором «подводных» кадров), а также формирование организационной структуры подводного флота Германии. В мемуарах Дёница описывается разговор, который состоялся у него в июле 1919 г. (спустя всего лишь месяц после подписания Версальского договора!) с начальником отделения личного состава корветтен-капитаном Отто Шульцем, бывшим командующим германской подводной флотилией в Средиземном море.

– Вы собираетесь остаться с нами, Дёниц? – спросил Шульце.

– А вы думаете, что у нас снова будут подводные лодки?

– Конечно, я так думаю. Версальский запрет не продлится вечно. Через два года, я надеюсь, у нас снова будут подводные лодки.

И это не было простыми мечтами морского офицера – уже через два года после окончания войны проектные чертежи двух новых германских подводных лодок (U-142 и U-1170) были переданы в Японию, где в Кобе под пристальным наблюдением немецких конструкторов и началось их строительство. В мае 1924 г. капитан 3-го ранга В. Канарис был направлен с секретной миссией на Дальний Восток для организации строительства в Японии подводных лодок для Германии. Но поскольку до Японии было достаточно далеко, то стали искать вариант строительства подлодок поближе, в Европе.

Вездесущий Канарис с помощью созданной еще во время Первой мировой войны германской агентурной сети наладил тайное размещение заказов в Испании.

В июле 1922 г. начала свою деятельность очередная «темная лошадка» военного бизнеса – малоизвестная голландская судостроительная компания IvS (точнее – инженерное бюро по судостроению), которая помимо всего прочего стала осуществлять разработку проектов новых подлодок и надзор за строительством немецких лодок в разных странах мира. Естественно, среди ее официальных учредителей старшие офицеры германского флота и другие официальные лица страны не значились...

Среди немецких промышленников, участвовавших в строительстве субмарин, можно назвать Круппа, организовавшего в 1934 г. в Бремене филиал голландской фирмы при верфи «Дешимаг», на которой и трудились многие немецкие кораблестроители. Можно также отметить «Инженерное бюро по экономике и технике» (техотдел берлинской фирмы «Игевит»), который занимался разработкой проекта лодок типов II и VII, разработав проекты субмарин водоизмещением 250 и 750 тонн и подготовив комплект технологической документации, которая и позволила Гитлеру в кратчайший срок организовать их серийное производство.

Сами узлы для лодок с номерами от U-1 до U-24 производились за границей и в 1935 г. контрабандно, по фальшивым накладным, были ввезены в рейх. Оставались только сборка и испытания...

Но тайное почти всегда становится явным. В 1927 г. в результате расследования в рейхстаге «скандала Ломана» (после антикоммунистических выступлений В. Канариса, обвинявшего левых депутатов в развале флота), связанного с информацией о «неофициальном» строительстве на турецких верфях германских подлодок, был вынужден уйти в отставку глава военно-морского командования Германии, Ханс Адольф Ценкер, который оказался «крайним» в том, что тайное перевооружение флота, нарушающее Версальский договор, шло полным ходом. Помимо него в жертву были принесены министр обороны и несколько высших флотских чиновников, а главой флота стал адмирал Эрих Редер, под руководством которого была разработана новая секретная программа создания германского военно-морского флота, в том числе и строительства подводных лодок.

Канарис, будущий глава абвера, был связным между Морским руководством и Испанией, сотрудничество с которой предполагалось особенно в области строительства подводных лодок. Он настоял на создании особого департамента, ведающего подлодками, в Морском руководстве, в результате чего дела субмарин были выведены из-под инспектората по торпедам и минам в Киле и переведены в Берлин – прикрытием была необходимость в ведомстве, разрабатывающем меры против подлодок – и подчинены Арно Шпиндлеру.

Первой задачей Шпиндлера было определить, какие типы подлодок можно проектировать по мобилизационному плану А – войны против Франции и Польши. Он занялся этим, сравнивая технические характеристики различных типов иностранных подлодок, описанных в различных военных источниках, и опрашивая капитанов; имя Карла Дёница появилось в списке тех, кто подлежал опросу. Виделся ли Шпиндлер с Дёницей до того или нет, остается неясным, но консультация с ним была одной из первых – она произошла в январе 1926 г.

Подгоняемый Канарисом, которому были нужны точные спецификации для заказов в Испании, Шпиндлер рекомендовал для Балтики тип маленькой подлодки водоизмещением 270 тонн и два других типа по 500 тонн: один для установки мин, а другой – для торпедных атак в Северном море. Интересно, что, хотя военные действия против торговых судов всегда занимали первое место при длительных морских операциях, Шпиндлер основывал свои рекомендации для подлодок целиком на операциях против военных судов противника. 500-тонные лодки должны были действовать против кораблей, поддерживая блокаду на расстоянии выходов в Северное море, против французских эскадр, пытающихся войти в Балтику, и против французских эскадр и транспортов в Средиземноморье.

Группа проектировщиков из IvS в Роттердаме начала разработку новейших схем по выбранным типам. Вскоре, в июле 1926 г., военно-морские миссии были направлены в СССР: одна под руководством Шпиндлера, другая – Лёвенфельда, для изыскания возможностей заключить контракты по субмаринам под прикрытием торговых договоров, которые уже позволяли тайную разработку и производство танков, вооружения и самолетов для Германии.

Эта волна самоуверенной активности частично объяснялась оживлением экономики: Рурский кризис привел к созыву международной комиссии, которая рекомендовала выделить кредит в 800 миллионов золотых марок для поддержки рейхсбанка. Большая часть этих иностранных займов шла напрямую к Круппу, Тиссену, Сименсу и другим важнейшим производителям оружия, которые уже были втянуты в паутину приготовлений по перевооружению, а так как правительство одновременно резко повысило бюджет армии и флота, результатом стал подъем тайного перевооружения.

Между тем министр иностранных дел Густав Штресеман публично заверил мир в следовании политики «выполнения» репараций и других статей Версальского договора; за свои усилия он был вознагражден в январе 1927 г., когда Контрольная комиссия союзников, которая

должна была следить за попытками нарушения ограничений по вооружению, была отозвана из Германии; окончательный отчет комиссии констатировал, что Германия никогда не разоружалась и не имела такого намерения и, наоборот, делала все, что в ее силах, чтобы обойти статьи договора.

Тем временем флот продолжал свою работу без остановок. Восемь из десяти «зимних исследований» 1927/28 г. были посвящены подводным лодкам. В феврале Шпиндлер вместе с непосредственным начальником Дёница, Вертом, стал разрабатывать программу курса для подготовки мичманов подлодок, введенную в курс по торпедам; в апреле первая спроектированная в Германии подлодка для Турции была закончена на роттердамской верфи, контролируемой Крупном, и бывший командир субмарины Вернер Фюрбрингер и бывший главный механик начали ее испытания, докладывая обо всех деталях в департамент подлодок Морского ведомства через подставную компанию, учрежденную Ломаном на деньги секретного фонда.

В следующей теме их разговор дошел до подводных лодок. Были уже заказаны материалы, детали и места на верфях для первых 15 субмарин, в основном маленького типа; первая группа офицеров, инженеров и примерно 70 человек команды уже прошла длительный курс подготовки в недавно организованной школе подводников, открытой в октябре 1933 г., и Редер ожидал только приказа фюрера начать строительство лодок. Гитлер сказал ему, что он не желает осложнений перед грядущим плебисцитом, во время которого жители Саарского региона должны высказаться, желают ли они войти в состав рейха, и проинструктировал его, как в полной секретности законсервировать весь проект по субмаринам.

В действительности было уже решено поставить его во главе нового подводного флота. Гитлер отдал приказ о строительстве первых лодок 1 февраля; при сборке их в огромных, специально сконструированных эллингах соблюдалась крайняя секретность.

В следующем месяце при верховном командовании флота в Берлине была проведена важная конференция, в которой участвовали главы девяти отделов, включая и субмарины, на которой обсуждались организационные детали формирования первой подводной флотилии; на этой стадии командир флотилии еще не был назначен, но было решено, что, кем бы он ни был, он должен подчиняться непосредственно командующему флотом в Киле адмиралу Рихарду Фёрстеру. Соответственно, спросили согласия Форстера на это. 8 апреля Форстер уведомил Верховное командование, что он согласен, и предложил, чтобы «Führer der U-boote» (FdU) назначили уже к началу 1936 г.

Необходимо уточнить, что в 1920–1930 гг. XX века Германия не только заказывала комплектующие для своих подводных лодок, но и продавала их за рубеж, в частности – в СССР. Так, военный историк А.Б. Широкопад («Россия и Германия. История военного сотрудничества») приводит следующие данные: «Вот, к примеру, план закупок оборудования в Германии на 1935 г., в счет кредита на 200 млн марок. Среди оборудования фигурирует «телемеханическая система катера». Надо полагать, она предназначалась для катеров типа Г-5 «волнового управления» (то есть управления по радио). Далее шли 90 штук стереодальномеров с 4-метровой базой для батарей береговой обороны, 25 дальномеров с 3-метровой базой, 2 ночных дальномера с 2-метровой базой, турбины фирмы «Дешимаг» мощностью в 45 000 л.с., прицелы для высотного торпедометания, 9-метровые перископы для подводных лодок и т. д.

Наибольшую роль германские поставки до 1 сентября 1939 г. сыграли в строительстве советских подводных лодок. В 1922 г. СССР закупил несколько дизелей MAN6 45/42 у фирмы «Ман» (г. Аусбург) для первых советских тепловозов Эл2. Дизель развивал мощность 1200 л.с. при 450 об./мин в течение часа, а в течение длительного времени его мощность составляла 1100 л.с. Дизели хорошо себя проявили в эксплуатации, и новую партию таких дизелей закупили для тепловозов Эмх3. При этом часть дизелей была втайне от немцев поставлена на первые советские подводные лодки типа «Декабрист» I серии.

Кроме того, на «Декабристах» были использованы фрикционные муфты германской фирмы «Бамар», которые соединяли дизель и электродвигатель...

На первых двух подводных лодках типа «Щука» III серии устанавливались по два дизеля W9V28/38 фирмы «Ман», развивавших мощность 500 л.с. при 450 об./мин. На остальные лодки ставили отечественные двигатели 38В8, созданные на базе дизелей фирмы «Ман»...

В 1930 г. на верфи в Кадиксе (Испания) была построена на экспорт средняя подводная лодка Е-1. Эта лодка очень заинтересовала руководство наших ВМС. Для ознакомления с ней в ноябре 1932 г. в Испанию выехала группа специалистов под руководством начальника отдела кораблестроения ВМС А.К. Сивкова.

Подводная лодка Е-1 («Этчиваризетта») представляла собой двухвальную полуторакорпусную лодку водоизмещением 755 т, вооруженную четырьмя носовыми и двумя кормовыми 53 см торпедными аппаратами (запас торпед 12 штук), одним 100-мм орудием и одним 20-мм зенитным автоматом.

Наибольшая надводная скорость при форсированной работе дизелей составляла 19,7 узла, крейсерская надводная скорость – 18 узлов, наибольшая подводная скорость 9,4 узла, наименьшая подводная скорость 1,5–1,7 узла. Глубина погружения – 100 м. Автономность – 30 суток. Команда – 32 человека.

Помимо тактико-технических качеств этой лодки для наших специалистов представляли интерес конструкции целого ряда механизмов, устройств и предметов лодочного оборудования.

Выяснилось, что Е-1 была спроектирована фирмой «Ingenieur Kontor vor Schiffbau» или сокращенно «IVS». Фирма находилась в Гааге, но фактически она была филиалом известной германской фирмы «Дешимаг». Директором «IVS» был бывший командир подводной лодки кайзеровского флота капитан Блум, а техническим руководителем – известный конструктор довоенных немецких подводных лодок доктор Гане Техель.

После изучения полученных в Испании данных руководство ВМС решило заключить с фирмой «Дешимаг» договор на оказание Советскому Союзу технической помощи в строительстве подводных лодок. Помощь эта должна была заключаться в разработке фирмой по нашим тактико-техническим заданиям проекта подводной лодки среднего водоизмещения, предоставлении нам всех чертежей и материалов по подводной лодке Е-1 и содействию размещению на германских фирмах наших заказов на механизмы и предметы оборудования подводных лодок...»

Можно отметить и тот факт, что после разгрома нацистской Германии СССР получил по договоренности с союзниками часть немецких подводных лодок, по праву считавшихся одними из лучших в мире.

Флот и рейх

Многие из флотских офицеров поддержали Гитлера еще до его прихода к власти – они помнили многочисленные бунты германских моряков после окончания Первой мировой и жаждали твердой руки, которая бы навела порядок, уничтожила коммунистов и сбросила версальские оковы. При этом не только фанатичные нацисты, но и выходцы из аристократических семей, потомственные моряки искренне считали, что германский флот (в том числе и подводный) существует для того, чтобы не просто защитить страну от врага, но выполнить мировую миссию, которая принадлежала Германии по праву расового превосходства и могла быть выполнена лишь с помощью мощного флота. В программе Гитлера (в том числе и в его «фундаментальном» труде), завоевание мира (жизненного пространства) должно было собой представлять двухступенчатый процесс: надо было добиться гегемонии на континенте за счет колонизации Восточной Европы «херренфольком» («народом господ»), для чего была нужна дружба (или как минимум нейтралитет) Великобритании, а потом, используя и чужие ресурсы, можно было бороться с Великобританией и Америкой за мировое господство, в том числе и на море.

Через три дня после вступления в должность рейхсканцлера, 2 февраля 1933 г., Гитлер произнес двухчасовую речь в доме командующего армией генерала фон Хаммерштейна. На встрече присутствовали генералы и адмиралы, которым будущий диктатор пообещал, что армия и флот не будут участвовать в гражданской войне, а наоборот, получают не ограниченную никакими прежними договорами возможность заняться перевооружением, дабы догнать в военном отношении держав-победительниц...

К середине лета 1934 г. рейх уже имел десять подводных лодок – но в разобранном виде, размещенных на складах в Киле. Во время очередной встречи с Гитлером, в ноябре этого года, Редер, запросивший разрешения собрать шесть подводных лодок, дабы «они были готовы к моменту критической ситуации в первом квартале 1935 года», получил отказ с формулировкой, что Гитлер сам сообщит, «когда ситуация потребует собрать лодки».

В субботу 16 марта 1935 г. канцлер Гитлер издал закон о всеобщей воинской повинности и создании армии численностью около полумиллиона человек. Это был вызов, брошенный руководителям Англии и Франции, – правительство рейха отказывалось выполнять ограничения для германской армии, установленные Версальским договором. На следующий день в Германии сотни тысяч людей праздновали День Памяти героев и – разрыв версальских кандалов и восстановление немецкой чести.

21 мая Гитлер выступил в рейхстаге с очередной «мирной» речью, в которой он уверял, что Германия хочет только мира, и выдвинул тринадцать предложений. По словам фюрера, «...Германия заявляет о своей готовности пойти на любые ограничения в калибрах артиллерии, классов броненосцев, крейсеров и торпедных катеров. Точно так же правительство Германии готово согласиться с любыми ограничениями водоизмещения подводных лодок или с их полным запрещением...»

24 мая 1939 г. состоялось закрытое совещание в Министерстве иностранных дел, на котором выступил генерал Георг Томас, начальник отдела экономики и вооружений ОКВ. В результате неустанной деятельности военных заводов и десятков тысяч работников на флоте были построены два линкора водоизмещением двадцать шесть тысяч тонн, два тяжелых крейсера, семнадцать эсминцев и сорок семь подводных лодок (но в ряде источников приводится общая цифра 57, что не совпадает с данными, приведенными Томасом, – 47 плюс 7). А между тем на верфях строились два более крупных линкора, авианосец, четыре тяжелых крейсера, пять эсминцев и семь подводных лодок. По словам генерала, перевооружение Германии стало беспрецедентным явлением...

Но при этом первостепенное значение уделялось перевооружению вермахта и строительству линейных кораблей, причем такая недооценка роли субмарин, как основного рода сил в борьбе на морских коммуникациях, была присуща и самим германским подводникам. К примеру, командовавший подводными силами рейха Дёниц писал в 1939 г., что подводные лодки должны использовать морские державы второго ранга, не имеющие из-за слабости их флотов никаких других средств для нападения на коммуникации более сильной морской державы.

В чем же была причина такого «недоверия» к своим подлодкам? Немецкие военные теоретики в анализе перспектив использования субмарин опирались на изучение последнего этапа «подводной войны» в Атлантике 1918 г., когда действия подводных лодок из-за повсеместного введения системы конвоев давали небольшие результаты, а лодки при этом несли большие потери. Поэтому морские специалисты Третьего рейха считали, что в будущей войне британское Адмиралтейство для защиты судоходства от немецких подводных лодок снова введет систему конвоев, а вот конвои и явятся отличными объектами для нападения мощных германских надводных рейдеров, строительство которых в рейхе форсировалось...

Организационная структура подводного флота. Формирование флотилий

Основа будущей организационной структуры подводного флота кригсмарине была заложена в сентябре 1935 г., когда в Киле была сформирована первая флотилия подводных лодок «Веддиген», в состав которой первоначально были включены три новые подводные лодки U-7, U-8 и U-9 водоизмещением по 250 тонн каждая. В течение нескольких месяцев во флотилию «Веддиген» были включены еще девять подводных лодок этого же типа (U-10 – U-18). Ее командиром стал капитан 2-го ранга Дёниц.

В своей книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» Дёниц писал: «Мне не дали никаких приказов, инструкций или наставлений по боевой подготовке флотилии, так как она впервые была организована после 1918 г., то есть после длительного перерыва, в течение которого подводных лодок мы не имели. И это было правильно. У меня имелись свои собственные соображения относительно организации боевой подготовки.

1. Я хотел заразить команды подводных лодок энтузиазмом и верой в это оружие, воспитать в них чувство постоянной боевой готовности. Успеха во время войны, если учитывать трудности, с которыми встречаются подводные лодки во время боя, можно достигнуть только при наличной высокого морального духа у членов экипажа лодок. Одного боевого мастерства недостаточно. В первую очередь надо было выбить из сознания подводников угнетавшую их мысль, что в результате усовершенствования английского гидролокатора подводная лодка стала устаревшим оружием.

Я верил в боевую мощь подводной лодки и по-прежнему считал ее превосходным оружием нападения в военных действиях на море и самым лучшим носителем торпедного оружия.

2. Боевую подготовку подводных сил следовало проводить в обстановке, максимально приближенной к боевым условиям. Подводные лодки еще в мирное время должны были как можно чаще действовать в обстановке, в которой они могли оказаться во время войны, и добиваться желаемых результатов.

3. В подводном и надводном положениях торпедные атаки необходимо было производить только с близких дистанций (600 метров). На малых расстояниях ошибки, вызванные неправильной оценкой исходных данных, почти не сказывались на результатах стрельбы. Выстрел с близкой дистанции давал попадание наверняка. Даже если на атакуемом судне замечали след торпеды, оно не успевало уклониться. Летом 1935 г. в школе подводного плавания новичков-подводников учили: при торпедном выстреле из подводного положения дистанция должна быть не менее 3000 метров, так как в противном случае подводную лодку обнаружит английский «асдик». В конце сентября 1935 г. меня назначили командиром флотилии «Веддиген». Вот тогда-то я и начал вести решительную борьбу с этой точкой зрения, считая эффективность «асдика» недоказанной. Мы просто-напросто не имели права признавать себя побежденными на основе одних только английских публикаций. Война доказала правильность моей позиции.

4. По моему мнению, подводная лодка являлась отличным носителем торпедного оружия и могла быть с большим эффектом использована в ночных атаках в надводном положении. Еще до 1900 г. Тирпиц развил идею доставки торпеды к противнику на ближнюю, «убойную» дистанцию в ночное время на торпедном катере, который, имея незначительные надстройки (то есть «малый силуэт»), был трудно обнаруживаемой целью. Эту задачу теперь могла выполнить подводная лодка. В представлении Тирпица идеальным торпедоносцем был торпедный катер. Однако в результате постановки перед ним новых задач, а также в итоге соревнования в боевой мощи кораблей торпедный катер за прошедшие десятилетия превратился сначала в миноносец, а затем в эскадренный миноносец, который уже не годился для ночной торпедной атаки с близкой дистанции, потому что имел слишком большие размеры и являлся легкообна-

руживаемой целью. Напротив, обнаружить подводную лодку ночью в позиционном положении чрезвычайно трудно. Вот почему огромное значение придавалось использованию подводных лодок в надводном положении для ночных атак, в ходе которых они должны были применять тактические приемы миноносцев и использовать их боевой опыт, но в той мере, в какой они могли быть перенесены на боевое использование подводных лодок».

Через год, в сентябре 1936 г. в Вильгельмсхафене на Северном море появилась вторая флотилия, «Зальцведель». Впоследствии в Киле появились флотилии «Лос», «Эмманн» и «Вегенер», а в Вильгельмсхафене – флотилия «Хундиус».

Шесть подводных лодок (U-1—U-6) были в конце сентября 1935 г. переданы школе противолодочной обороны, позднее превращенной в школу подводного плавания. Здесь происходила начальная техническая подготовка и обучение команд.

Флотилии были основным структурным элементом в организации подводного флота кригсмарине. При этом количество подводных лодок, входивших в их состав, отнюдь не являлось постоянной величиной, поскольку командование могло переводить лодки из одной флотилии в другую.

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.