

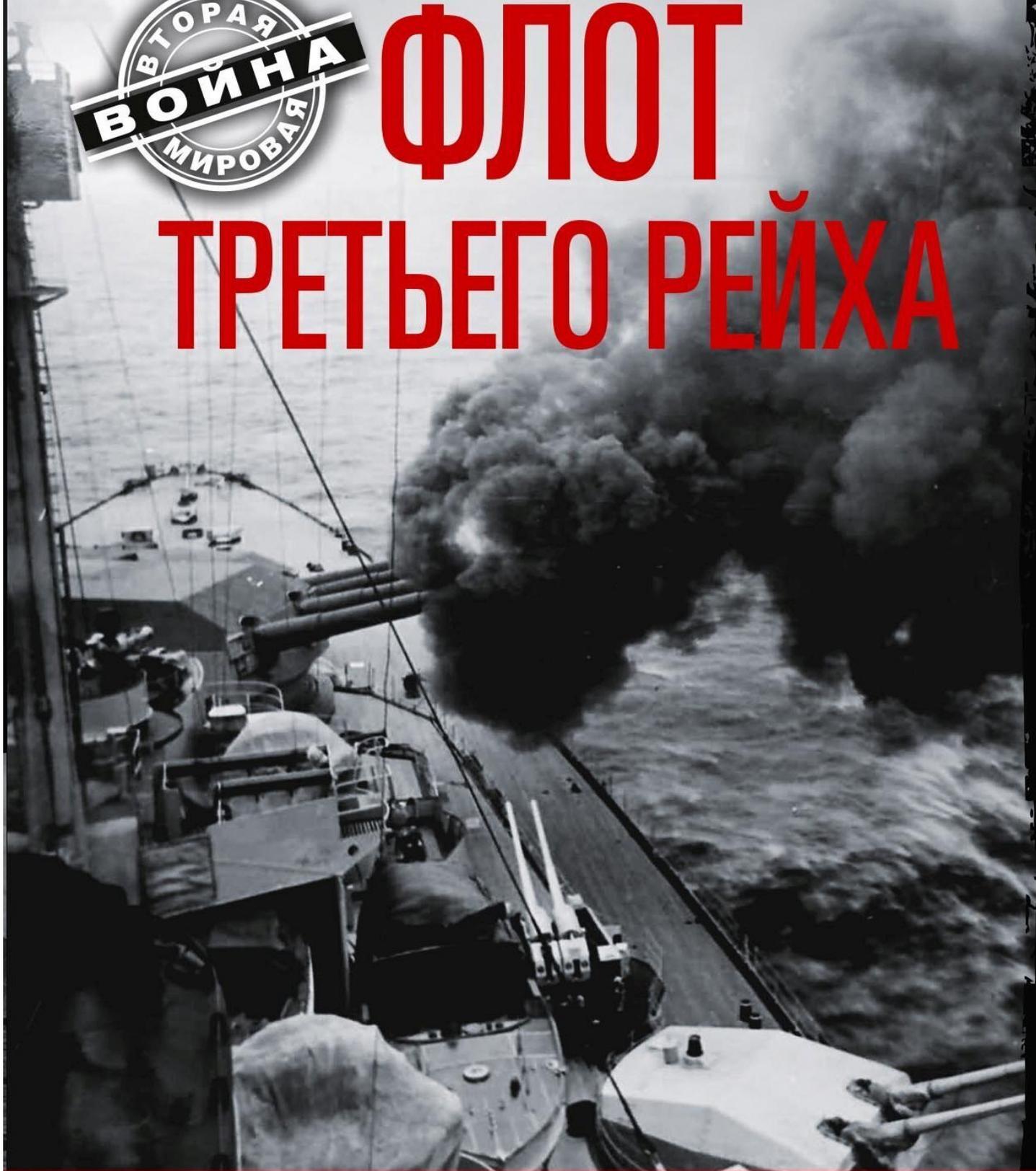
ФРИДРИХ РУГЕ

ВОЕННО-МОРСКОЙ



ФЛОТ

ТРЕТЬЕГО РЕЙХА



1939—1945

Вторая мировая война (Центрполиграф)

Фридрих Руге

**Военно-морской флот
Третьего рейха. 1939-1945 гг.**

«Центрполиграф»

УДК 94(430).086
ББК 63.3(0)62

Руге Ф.

Военно-морской флот Третьего рейха. 1939-1945 гг. / Ф. Руге —
«Центрполиграф», — (Вторая мировая война (Центрполиграф))

ISBN 978-5-9524-5576-4

Фридрих Руге – вице-адмирал, командующий ВМС ФРГ – приводит малоизвестные факты о боевых операциях германских ВМС в период Второй мировой войны, анализирует военную обстановку в Европе, сравнивает стратегии Германии, Великобритании, США, Японии, Франции, Италии. Автор проводит исследование структуры высшего командования Германии, Великобритании и других европейских стран, взаимоотношений германских ВМС и Адольфа Гитлера, дает яркие портреты главкомов ВМС Германии вице-адмирала Редера и гросс-адмирала Деница. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 94(430).086

ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9524-5576-4

© Руге Ф.

© Центрполиграф

Содержание

Предисловие	6
Вступление	8
Введение	9
Глава 1	10
Основные положения	10
Принципы ведения войны	11
Суша как театр войны	13
Море как театр войны	14
Контроль над морем: роль морской державы	15
Воздух как театр войны	17
Прибрежные воды	19
Единая стратегия вооруженных сил	20
Оружие войны на море	21
Глава 2	25
Боевые действия Германии на море в Первую мировую войну	26
Немецкий флот в межвоенный период	28
Лондонское морское соглашение	32
План Z	35
Конец ознакомительного фрагмента.	38

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

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2021

© Художественное оформление серии, ЗАО «Центрполиграф», 2021

Предисловие

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

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

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

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

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

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

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

Немцы всегда были хорошими моряками и смелыми, предприимчивыми воинами. Хорошо, что в возможной будущей войне они будут выступать с нами, а не против нас и что новый германский военно-морской флот, который теперь является частью флота НАТО в

Европе, возглавляет человек, написавший эту книгу, – вице-адмирал Фридрих Руге, командующий военно-морскими силами Федеративной Республики Германии.

Уильям Д. Леги адмирал флота, военно-морские силы США, начальник штаба Верховного главнокомандующего вооруженных сил США в 1942–1949 гг.

Вступление

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

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

Описание событий не претендует на всеобъемлющий характер. Пока что в Германии нет центрального военного архива, имеющихся исторических материалов все еще недостаточно. Однако стало возможным использовать ряд до настоящего времени не опубликованных источников. Кроме того, личный опыт автора и его контакты с большинством немецких офицеров, упомянутых в книге, а также со многими иностранными офицерами дали много полезной информации. Чтобы сохранить краткость и объективность повествования, в книге приводится только сжатая информация о персоналиях и руководстве. Автор выражает благодарность тем, кто помогал ему информацией, и всегда будет приветствовать критические замечания, поправки или новые сведения. Ф. Руге вице-адмирал ВМС ФРГ Куксгафен, 3 июня 1957 г.

Введение

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

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

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

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

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

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

Глава 1

Постулаты войны

Основные положения

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

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

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

Принципы ведения войны

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

И все же лидер не должен поддаваться соблазну выступать в роли игрока и самостоятельно передвигать пешки на этой доске. Тем не менее похоже, что соблазн выступить в такой роли очень велик, например, Черчилль вникал не столько в оперативные, но и в тактические вопросы в ущерб своим прямым обязанностям государственного деятеля. А в результате он не сумел разработать такую внешнюю политику, которая позволила бы его стране воспользоваться плодами военных побед и принесла реальный мир.

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

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

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

В начале Первой мировой войны Германия имела только частичную стратегическую задачу – для армии. Этой задачей было сначала нанести поражение Франции, а затем бросить все свои силы против России. Если бы этот план был реализован, условия для борьбы с третьим и самым трудным противником – Великобританией – были бы весьма благоприятными. План потерпел неудачу из-за недостаточной концентрации сил: стратегически – потому что потенциальная ударная мощь германского военно-морского флота осталась неиспользованной,

в то время как силы армии для выполнения смелого плана Шлиффена¹ были напряжены до предела; оперативно – потому что наиболее важное правое крыло германской армии вместо того, чтобы получить максимальное усиление, было ослаблено во время операции в результате отправки двух армейских корпусов в Восточную Пруссию в ходе военных операций.

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

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

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

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

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

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

Суша как театр войны

Хотя тридцать процентов земной поверхности представляют собой сушу, значительная ее часть не подходит для военных действий. Крупномасштабная война на суше в том виде, как она осуществляется так называемыми цивилизованными странами, характеризуется действиями многомиллионных армий на обширных фронтах. Такие армии могут противостоять друг другу в течение многих лет подряд при условии их нормального материально-технического обеспечения и поставок необходимого вооружения. Целью войны является нанести поражение и уничтожить или пленить неприятельскую армию; а методы ведения предполагают прорыв обороны противника и окружение, чему часто предшествует истощение сил. В современной войне, базирующейся на научно-техническом прогрессе, истощение сил может наступить очень быстро, как только одна из держав прошла пик своей мощи, после которого исход войны решается скоростью расходования резервов.

Организация интенсивного снабжения, которая так нужна для всех современных крупномасштабных операций, зависит от страны и от густоты и состояния транспортной сети: железных дорог, автомагистралей, водных путей. Обслуживание коммуникаций требует множества людей и большого расхода топлива. В чисто континентальных военных конфликтах, участниками которых являются страны, достигшие полной автаркии, может оказаться, что и наступательные операции, и снабжение войск осуществляются исключительно по суше, как, например, в захватнических войнах Чингисхана или в австро-германской войне 1866 г. Но австро-итальянский конфликт, возникший одновременно с австро-германской войной, включал операции на море (сражение у острова Лисса). С тех пор не было такой войны, в которой море не составляло бы ее часть в качестве поля сражения или средства коммуникации.

Море как театр войны

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

Контроль над морем: роль морской державы

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

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

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

Войну на море, по существу, нельзя вести независимо от суши. Как часть общей стратегии воюющей стороны, война на море начинается на суше; она нацелена – часто косвенно – на население вражеской страны; и она неизменно зависит от крупных технических комплексов – портов и верфей – как у себя в стране, так и за границей. Самого по себе мощного флота недостаточно, чтобы получить и сохранять контроль над морем; необходимы существенные сопутствующие факторы, такие, как большой торговый и транспортный флот, наличие удобно расположенных баз, а также правительство, способное мыслить морскими категориями. На эти принципы и должна опираться настоящая морская держава. Понятие военно-морская держава уступает предыдущему, так как предполагает просто владение военно-морским и торговым флотом и наличие военно-морских интересов. Несмотря на мощный флот, в 1914 г. Германия была только военно-морской державой, поскольку из-за географического положения и отсутствия баз она не смогла разместить свои силы так, чтобы держать под контролем главные маршруты океанского судоходства.

Понятие морской державы связано с определенным типом государства. Олицетворением такого государства в древние времена были Афины, а в наше время – Англия. Функции обороны эти державы возлагали на флот; их экономика основывалась на морской торговле, а их стратегия предусматривала приобретение баз и союзников. Эти государства были способны использовать ресурсы всего мира, и, пока сохранялись их флоты, было трудно или даже невозможно на них напасть. Источник их мощи находится вне сферы воздействия любого противника, поэтому они могли устоять после поражений своих экспедиционных сил или союзников за морем. Они направляли главные усилия на осуществление контроля над морем и в конечном итоге пожинали плоды такого подхода, побеждая неприятеля, истощенного войной на суше или

отсутствием поставок. Накануне обеих мировых войн ведущие германские политические деятели не принимали во внимание значение и потенциальные возможности господства на море. Если бы они ясно представляли его важность, они предприняли бы большие усилия, чтобы избежать войны, особенно в 1939 г.

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

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

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

Воздух как театр войны

Воздух окружает Землю – как сушу, так и море. Высокие горы – единственный вид рельефа, который оказывает некоторое влияние на операции в воздухе. Пересечение береговой черты и действия над морем не представляют каких-либо технических трудностей, однако создают определенные психологические проблемы. Современные самолеты способны находиться в воздухе непрерывно в течение нескольких дней, хотя для этого требуются специальные оборудование и средства, они могут преодолевать тысячи миль за один полет. Они больше не зависят от значительных изменений погоды и поэтому могут выбирать самый короткий маршрут между любыми двумя пунктами на земной поверхности. И все же самолеты вынуждены прекращать операции даже чаще, чем корабли, ибо поломки двигателей или нехватка топлива вынуждают их к немедленной посадке. Поэтому для обеспечения действий боевой и транспортной авиации необходимо иметь широкую сеть пунктов наземного обслуживания.

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

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

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

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

Стратегические военно-воздушные силы проникают в глубокий тыл противника, в районы, на которые прежде совершала набеги кавалерия, но в последних войнах надежно защищенные от этой угрозы созданием протяженных и устойчивых фронтов. Какой из методов является более эффективным – современный с применением бомбардировщиков или операции, подобные рейду Шермана по южным штатам во время Гражданской войны в США, – вообще дискуссионный вопрос. В настоящее время самолет ни в коем случае не является един-

ственным оружием, способным действовать далеко за линией фронта. Эти функции противника все больше и больше берут на себя ракеты в сочетании с экономической и психологической войной и диверсиями.

Вследствие огромных объемов перевозок авиация не может являться основным транспортным средством в войне, по крайней мере до тех пор, пока не появятся источники энергии более мощные, чем нынешние, а пока военно-воздушные силы имеют намного меньше прав на самостоятельность, чем военно-морской флот. Это объясняет, почему потерпели полную неудачу попытки применения самостоятельной воздушной стратегии в соответствии с идеями Дуэ и почему «стратегические» ВВС потребовали огромных усилий только для того, чтобы дублировать действия других. Тут лучшим примером являются бомбардировки Японии, которые разрушили ту часть японской промышленности, которая уже не работала в связи с недостатком сырья в результате господства на море Соединенных Штатов Америки.

Прибрежные воды

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

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

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

Единая стратегия вооруженных сил

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

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

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

² Рейхсвер – армия Германии.

Оружие войны на море

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

Великобритания и США – по 525 тыс. т;

Япония – 315 тыс. т;

Франция и Италия – по 175 тыс. т.

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

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

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

США и Великобритания – по 180 тыс. т;

Япония – 108 тыс. т.

Некоторые из тяжелых крейсеров были оснащены также «морским оружием второго ранга» – торпедами, устанавливаемыми в надводных или подводных торпедных аппаратах. Этот самодвижущийся снаряд развивал скорость от 35 до 40 узлов и нес заряд взрывчатого вещества массой около 1000 фунтов, что значительно превышает массу заряда большого артиллерийского снаряда самого крупного калибра. Детонация торпеды происходит либо при ударе о борт судна, либо в результате магнитного или акустического воздействия судна, когда торпеда проходит вблизи него. Разрушительное действие торпеды намного превышает мощность артиллерийского снаряда, однако вероятность поражения цели, особенно в том случае, когда последняя перемещается с высокой скоростью, весьма мала. Кроме того, эффективная дальность действия торпеды меньше дальности действия орудий линкора, который может открывать огонь на расстоянии от десяти до пятнадцати миль и накрывать цель последовательными скорострельными залпами. Торпеда – оружие для неожиданной ночной атаки эсминцев, тор-

педных катеров и подводных лодок (атакующих с поверхности воды), а самолеты-торпедоносцы и субмарины в подводном положении могут использовать торпеды и днем. Их также применяют такие средства, как сверхмалые подводные лодки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

До начала и в ходе Второй мировой войны все ведущие флоты стремились решить задачу определения местонахождения целей – то есть установление места кораблей и расстояния до них: на поверхности моря – с помощью радара, излучающего ультракороткие волны, и под водой – с помощью гидролокационных приборов (сонары, асдики). Далее, те страны, которые в результате полученного боевого опыта или из-за особенностей географического положения больше занимались минами, разработали разнообразные устройства для траления и разминирования.

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

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

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

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

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

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

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

Глава 2

Взгляд в историю

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

Боевые действия Германии на море в Первую мировую войну

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

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

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

К началу Первой мировой войны личный состав германского военно-морского флота был хорошо обучен и имел высокий боевой дух. Офицерский корпус отличался высокой образованностью и однородностью. Офицеры в основном были выходцами из растущего во всех отношениях среднего класса. Правда, встречались и представители аристократии, но они не играли заметной роли. Отмечался повышенный интерес к техническим наукам. Управление находилось на очень хорошем уровне, но оно не было готово к условиям длительной войны, причем для больших кораблей бездеятельной. Не уделялось и должного внимания тому, какое влияние техника оказывает на население. Рядовой и младший командный состав армии набирался с помощью обычного массового призыва, моряки – из торгового и рыболовецкого флота, а люди для обслуживания техники – из промышленности. Срок службы составлял три года. Подобно офицерам, младший командный состав набирался по всей Германии, одни давали согласие на

12-летнюю службу и начинали с учеников, другие – как добровольцы на четыре года. В лучшем случае (при, как минимум, 25-летней выслуге) они могли дослужиться до звания старшего унтер-офицера, но не могли стать 2 Ф. Руге «Военно-морской флот офицерами. Командный состав запаса из торгового флота играл второстепенную роль, которая не соответствовала его возможностям.

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

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

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

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

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

Немецкий флот в межвоенный период

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

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

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

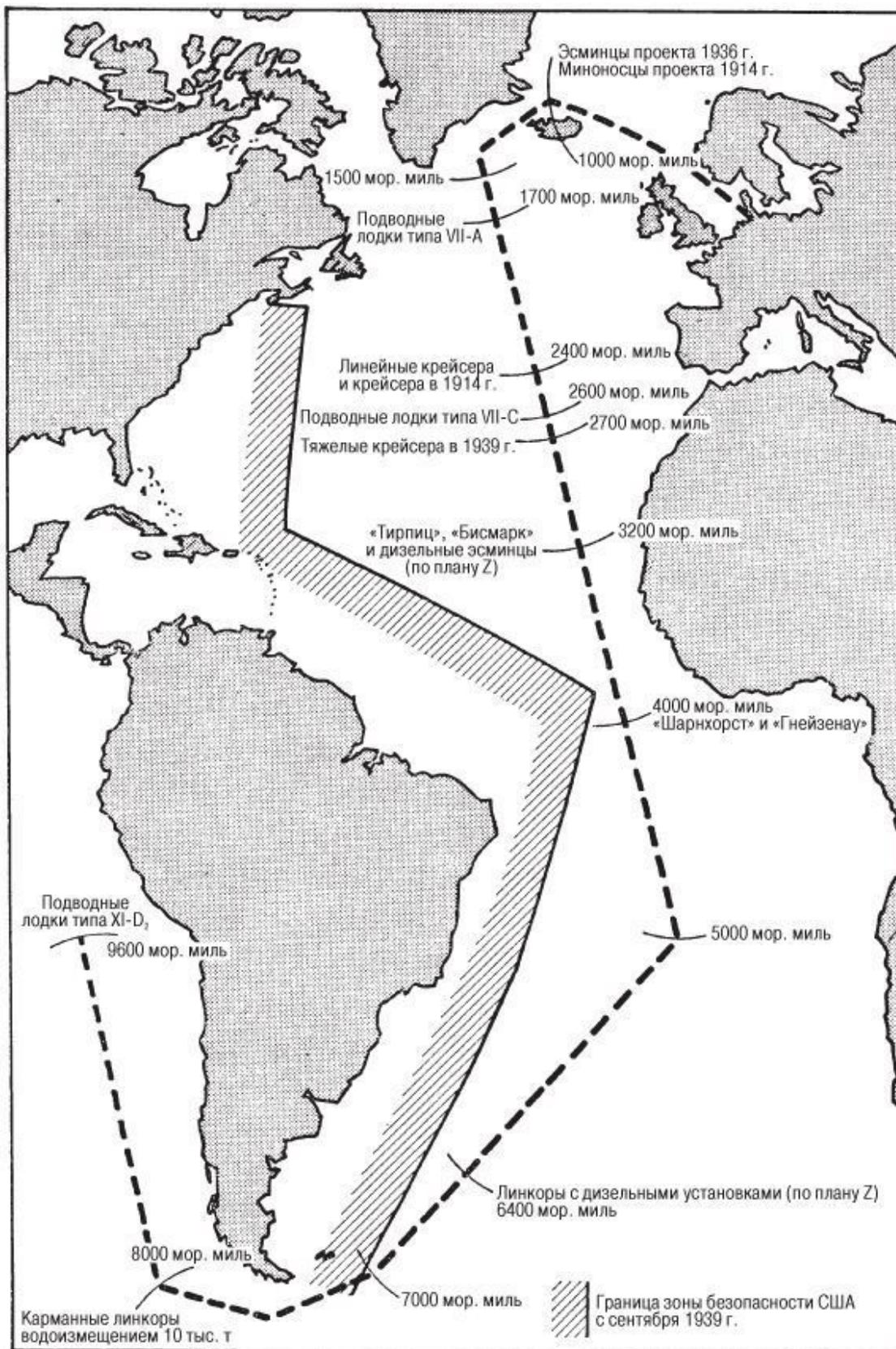
Личный состав нового флота заметно отличался от того, который был накануне войны 1914 г., поскольку, согласно статьям Версальского договора, Германия согласилась комплектовать его профессиональными моряками. Срок службы матросов и унтер-офицеров составлял 12 лет, офицерского состава – 25 лет, ежегодное обновление кадров не должно было превышать 5 %. Такие длительные сроки службы позволили организовать превосходное обучение моряков, но создавали определенные трудности, поскольку военные честолюбивы и их не могло радовать отсутствие возможностей для продвижения по службе, что было неизбежно при такой системе. В течение первых 7 лет службы некоторых наиболее отличившихся унтер-офицеров производили в офицеры. Как правило, такие случаи рассматривались как ошеломляющий успех. Обучение резервистов вообще не осуществлялось.

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

одинокую и желающего избежать контакта с более мощным противником или настичь обнаруженное торговое судно.

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

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



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

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

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

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

Лондонское морское соглашение

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

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

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

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

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

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

Постройка этих кораблей знаменовала временный отказ от идеи создания линкоров с большим радиусом действия, так как изготовление необходимых для них дизелей задержало бы строительство на целый год. Дизели для линкоров еще только разрабатывались, и, чтобы избежать задержек в строительстве следующих кораблей этого класса, «Бисмарка» и «Тирпица», заложенных в 1936 г., на них были также установлены паровые установки. Их официальное

стандартное водоизмещение составляло 35 тыс. т, фактическое – 42 тыс. т, а полное – 52,6 тыс. т.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

План Z

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

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

К концу 1938 г. адмирал Редер приказал изучить проблемы, связанные с войной против Англии, и в результате представил Гитлеру два варианта плана расширения флота. В первом плане акцент делался на использование подводных лодок и карманных линкоров для борьбы с английским судоходством. Этот план был дешевле и быстрее при реализации, но все же несколько односторонним, чтобы гарантировать успех. Альтернативный план заключался в том, чтобы построить небольшой, но очень сильно вооруженный флот, способный вести активные наступательные действия против английского военного и торгового флота. Второй план, хотя и более амбициозный и дорогостоящий, был более многообещающим. При этом Редер разъяснил Гитлеру, что в случае, если война начнется в первые годы его реализации, флот не будет готов к ней. Тем не менее Гитлер принял решение в пользу второго плана и определенно заявил, что для обеспечения его политических целей флот не понадобится ему вплоть до 1946 г. Но, устроив марш по Богемии и Моравии в марте 1939 г., он растранижил свой политический капитал и, аннулировав 27 апреля Лондонское морское соглашение, ясно продемонстрировал свою враждебность к Англии. Однако, будучи уверенным в том, что он избежит конфликта, Гитлер не сделал никаких изменений в планах строительства нового флота.

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

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

чтобы обеспечить существование Англии. В 1940 г. в море находилось одновременно не менее 2 тыс. английских торговых судов с учетом каботажных перевозок.

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

Новый германский флот должен был состоять из кораблей следующих типов.

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

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

Линейные крейсера: водоизмещение от 29 до 36 тыс. т, 6 38-сантиметровых орудий, 6 15-сантиметровых орудий, мощное зенитное вооружение, 1 катапульта и 4 самолета; силовая установка должна была состоять на две трети из дизелей и на одну треть из паровых турбин высокого давления; максимальная скорость составляла около 33,5 узла; дальность плавания – 14 тыс. миль при скорости 19 узлов.

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

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

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

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

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

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

10 больших линкоров (в том числе «Шарнхорст» и «Гнейзенау»);

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

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

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

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

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

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

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.