

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

АМЕРИКАНСКИЙ ВМФ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

АМЕРИКАНСКИЙ ВМФ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

САМУЭЛЬ ЭЛИОТ МОРИСОН

**АМЕРИКАНСКИЙ ВМФ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ
ВОЙНЕ**

**БИТВА
ЗА АТЛАНТИКУ**

ИЗДАТЕЛЬСТВО **act** МОСКВА 2003
TERRA FANTASTICA САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
М79



Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А. Кудрявцева

Предисловие В. Доценко

Перевод с английского Р. Хорожанской и Г. Гельфанда

Подписано в печать с готовых диапозитивов 10.01.02.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская.

Печать высокая с ФПФ. Усл. печ. л. 26,88+0,84 вкл.

Тираж 5000 экз. Заказ 4028.

Морисон С.Э.

М79 Американский ВМФ во Второй мировой войне: Битва за Атлантику / С.Э. Морисон; Пер. с англ. Р. Хорожанской, Г. Гельфанда. — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2003. — 512 с.: ил., 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-012740-5 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-7921-0514-6 (TF)

Перед вами самое полное исследование действий военно-морских сил США во Второй мировой войне.

Его автор, Самуэль Элиот Морисон, — известный американский историк, профессор Гарвардского университета. Получив поддержку президента США Ф.Д. Рузвельта, С.Э. Морисон имел доступ к любой информации, собрал уникальный материал и на его основе создал фундаментальный пятнадцатитомный труд.

Том «Битва за Атлантику» охватывает все операции ВМФ США на данном театре действий от Северного до Южного полюса, а также в Карибском и Баренцевом морях, Мексиканском заливе с 1939 до середины 1942 года.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

ISBN 5-17-012740-5 (АСТ)
ISBN 5-7921-0514-6 (TF)

© Предисловие. В. Доценко, 2003
© ООО «Издательство АСТ». 2003
© TERRA FANTASTICA

От издателя

Этой книгой мы начинаем первое на русском языке полное издание фундаментального труда американского историка Самуэля Элиота Морисона. До сего дня эта многотомная работа продолжает оставаться наиболее полным описанием действий американского флота во Второй Мировой войне.

Для отечественного читателя труды Морисона до последнего времени были недоступны, поскольку в период так называемого «железного занавеса» эти книги в официальных кругах считались идеологически вредными и хранились в единичных экземплярах в так называемых «спецфондах». Правда, «Воениздат» все же выпустил три тома: «Битва за Атлантику» (1956), «Битва за Атлантику выиграна» (1959) и «Вторжение во Францию и Германию, 1944—1945» (1963). Эти книги выходили небольшими тиражами и давно стали библиографической редкостью. Но даже в изданных на русском языке томах имеются купюры и комментарии сугубо идеологического, а не исторического характера. Например, в книгу «Битва за Атлантику» по идеологическим соображениям не включены главы, в которых Моррисон описывает доставку грузов в советские порты Мурманск и Архангельск из США и Англии. Не вошли сюда и главы о трагической судьбе конвоя «РQ-17».

Издательство планирует выпустить все 15 томов работы Морисона. При этом мы постараемся, по возможности, придерживаться исторической хронологии, а не того порядка, в котором книги издавались. Например, в США первой вышла книга «Операции в водах Северной Африки», а затем уже том, в котором изложена проблема борьбы на морских коммуникациях в Атлантике. При этом продолжение описания «битвы на Атлантику» вышло только в девятом томе. Для удобства мы сочли нужным строже придерживаться хронологической последовательности в описании событий.

Первые три тома будут посвящены описанию борьбы на атлантических коммуникациях и на маршрутах, проходивших через прилегающие к Атлантическому океану моря. В дальнейшем будут опубликованы тома, посвященные войне на Тихом океане и в Средиземном море.

Об авторе

Американский военный историк, вице-адмирал Самуэль Элиот Морисон родился 9 июля 1887 года в Бостоне (штат Массачусетс), где и провел большую часть жизни. Он обучался в Гарвардском университете, где позднее стал профессором истории. Как академический историк Морисон стал известен в США своей работой «Maritime History of Massachusetts» («Военно-морская история Массачусетса», 1921) и биографией Колумба «Admiral of the Ocean Sea» («Адмирал Океанского моря», 1942),

В начале 1942 года Морисон предложил президенту Рузвельту свои услуги для составлению «отчета о деятельности американского военно-морского флота во время Второй Мировой войны». Его предложение было принято, и он отбыл на театры военных действий. Профессор оказался в уникальной для историка ситуации — он описывал еще не окончившуюся войну, имея доступ к любой имевшейся информации о ней. Ученый использовал эту ситуацию с полной отдачей, собрав максимум полноценной информации о происходящих событиях. Покровительство Белого дома открыло перед Морисоном все двери, а недостаток специальных знаний он компенсировал своим личным участием в происходящем. Если ему не хватало документов, он реконструировал события по рассказам

непосредственных участников и очевидцев. На протяжении войны его можно было встретить всюду — от кабинета президента до только что захваченного десантниками плацдарма. Проблемы принятия военно-политических решений на правительственном уровне Морисон обсуждал лично с президентом. Историка допустили ко многим официальным документам, а после окончания войны он получил доступ и к архивам противника, оказавшимся в американской оккупационной зоне. В результате обработки огромной массы собранного материала появилась пятнадцатитомная «История операций военно-морских сил США во Второй Мировой войне».

Работа над многотомным исследованием продолжалась до 1962 года, когда вышел его последний том. К этому времени Морисон был уже отставным (с 1951 года) вице-адмиралом. Параллельно он готовил к изданию и другие свои труды: «Oxford History of United States» («Оксфордская история Соединенных Штатов», 1965) и «The Life of Commodore Matthew C. Perry» («Жизнь командора Мэтью К. Перри», 1967). Скончался С.Э. Морисон 15 мая 1976 года в Бостоне.

Предисловие

Многотомный труд Самуэля Элиота Морисона на сегодня является наиболее полным описанием действий американского флота во Второй Мировой войне 1939—1945 гг. Будучи профессором Гарвардского университета, он обратился к президенту страны Ф. Д. Рузвельту с предложением подготовить для открытого издания полный и по возможности более точный отчет о боевой деятельности флота. Президент США одобрил инициативу профессора. Поддержал его и морской министр адмирал Нокс. К этому времени Морисон был известен своими работами: «Военно-морская история Массачусетса», «История США» (в двух томах), «История Гарвардского университета» (в пяти томах), а также биографией Колумба.

Морисона допустили ко многим официальным документам, которые и легли в основу многотомника. В случае, если документов не было, Морисон опрашивал очевидцев происходивших событий и буквально по крупицам собирал информацию, выстраивая цельное повествование. Кроме того, Морисон побывал на многих морских и океанских театрах военных действий, где ознакомился с работой командующих и штабов при разработке планов операций и боевых действий и даже являлся участником нескольких десантных (амфибийных) операций.

К непосредственной работе по сбору материалов Морисон приступил в мае 1942 г. С июня того же года он стал изучать организацию противолодочной борьбы, находясь в штабах тех соединений и частей, которые занимались проблемой защиты своего судоходства. Во время встреч с президентом США Ф.Д. Рузвельтом автор обсуждал проблемы принятия военно-политических решений на правительственном уровне. Примечательно, что Морисон по существу первым в мировой историографии ввел в научный оборот архивы германского флота, которые оказались в оккупационной зоне американской армии.

К недостаткам книг Морисона можно отнести то, что он все же был гражданским историком и, не имея специального военно-морского образования, не всегда четко и однозначно оперировал терминами военно-морского искусства, увлекаясь описательной, а не аналитической стороной проблем. Например, вылет одного самолета на поиски подводной лодки или спасение экипажа торпедированного судна он называет операцией, в то время как «операция» — это одна из важнейших категорий военно-морского искусства, имеющая свои сущность и содержание. Следующий пример: Морисон прекрасно описал борьбу с немецкими подводными лодками в 1942 г. в бассейне Карибского моря, но обобщений он не сделал, как не привел и суммарных потерь транспортного тоннажа и подводных лодок противника. Говоря о потоплении подводных лодок противолодочными кораблями или самолетами, он не раскрывает применяемые тактические приемы, не говоря уже об эффективности сил и применявшегося оружия. Но это не умаляет достоинств трудов Морисона и не снижает их ценности.

Итогом многолетней работы Морисона стали 15 томов «Истории операций военно-морских сил США во Второй Мировой войне». Для отечественного читателя его труды были недоступны, поскольку в период так называемого «железного занавеса» эти книги в официальных кругах считались идеологически вредными и хранились в единичных экземплярах в так называемых «спецфондах». Выдавались они только ограниченному кругу военно-морских историков. Правда, Воениздат все же выпустил три тома:

«Битва за Атлантику» (1956 г.), «Битва за Атлантику выиграна» (1959 г.) и «Вторжение во Францию и Германию 1944—1945» (1963 г.). Книги выходили небольшими тиражами и давно стали библиографической редкостью. Причем в изданных на русском языке книгах имеются купюры и комментарии сугубо идеологического, а не исторического характера. Например, в книгу «Битва за Атлантику» по идеологическим соображениям не включены главы, в которых Морисон описывает доставку грузов в советские порты Мурманск и Архангельск из США и Англии. Не вошли и главы о трагической судьбе конвоя «PQ-17».

В свое время по приказанию главнокомандующего Военно-морским флотом Советского Союза сотрудниками научно-переводного бюро были переведены все 15 томов. Любопытен факт — эти переводы почему-то хранились в секретных библиотеках и выдавались только по специально утвержденным начальниками спискам. Один комплект переводов имелся и в секретной библиотеке Военно-морской академии им. К.Е. Ворошилова (ныне Военно-морская академия им. Н.Г. Кузнецова). Первыми в стране в научный оборот книги Морисона ввели ученые кафедры истории военно-морского искусства капитаны 1 ранга К.В. Пензин и А.М. Гаккель. На их базе они подготовили несколько учебных пособий и учебников.

В 1998 г. в Екатеринбурге в серии «Морские битвы крупным планом» в двух частях вышла книга С.Э. Морисона «Американский флот во Второй мировой войне» (в оригинале она называлась «Two ocean war» — «Война двух океанов»). Эта книга является авторским сокращением многотомной работы Морисона, и в ней изложены лишь наиболее значимые события, происходившие на Тихом и Атлантическом океанах.

Издательство планирует выпустить все 15 томов книг Морисона. При этом мы постараемся выпускать книги, придерживаясь хронологической последовательности, а не той нумерации томов, которая имела место. Например, в США первой вышла книга «Операции в водах Северной Африки», а затем уже книга, в которой изложена проблема борьбы на морских коммуникациях в Атлантике. При

этом продолжение описания так называемой «битвы на Атлантику» вышло только в девятом томе. Для удобства мы сочли нужным строже придерживаться хронологической последовательности в описании событий.

Первые три тома будут посвящены описанию борьбы на Атлантических коммуникациях и сообщениях, проходивших через прилегающие к Атлантическому океану моря. Замечу, что главным содержанием вооруженной борьбы на Атлантике была борьба на океанских и морских коммуникациях, которая включала как их нарушение, так и защиту. Еще одна особенность, о которой следует сказать — это характер борьбы на морских сообщениях, когда одна сторона их только нарушала, а другая только обороняла. И, наконец, третья особенность — это огромные масштабы борьбы на атлантических коммуникациях, не имевшие аналогов ни в одной из войн мировой истории. Причем эти масштабы были огромными как по числу привлекаемых к борьбе на коммуникациях сил и средств, так и по их продолжительности и пространственным размахам. Но все же опыт этой борьбы односторонен, поскольку в течение всей войны одна из сторон только нападала, а вторая только защищалась. Причем для союзников задача облегчалась, тем, что германское командование к нарушению коммуникаций привлекало преимущественно подводные лодки.

Введение к первому тому Морисона «Битва за Атлантику» написал адмирал Дж. Форрестол, занимавший в то время пост морского министра. Он предупредил читателей, что этот труд не является официальной историей, а всего лишь отражает мнение автора, далее говорилось, что автор работал практически без каких-либо ограничений, за исключением тех моментов, которые составляли военную и государственную тайну.

Кроме введения, написанного морским министром, в первом томе помещено предисловие старшего историка американского флота командора в отставке Д. Нокса, который по существу являлся научным редактором нескольких книг Морисона. Нокс описал развитие военно-морских сил и взглядов на их применение в межвоенный пе-

риод. Он проанализировал итоги Вашингтонской конференции по ограничению морских вооружений и попытался показать их влияние на развитие американских военно-морских сил.

В советской историографии говорилось о недооценке американским высшим морским командованием роли авианосцев и морской авиации в целом. Но это не так. Накануне войны в военно-морских силах США были выработаны достаточно четкие взгляды на роль авианосных сил и даже признавалось, что в составе флота должно быть «быстроходное оперативное соединение авианосцев, обладающее большим радиусом действия, большой маневренностью и ударной мощностью и возможностью пополнения запасов горючего в открытом море». То же самое можно сказать и в отношении амфибийных операций. Начиная с 1933 г. американцы ежегодно проводили учения по высадке морских десантов. Они даже объявили конкурс на лучший проект десантного корабля специальной постройки. Эти важные уточнения можно почерпнуть из книги Морисона.

Для правильного понимания принятых в годы Второй мировой войны терминов автор приводит некоторые определения и делает достаточно пространственные объяснения. При этом он показывает организацию управления судостроительством с начала войны и прослеживает все изменения до ее окончания. Он также рассказывает о развитии конвойной службы. После прочтения книги можно представить характер борьбы на атлантических коммуникациях и увидеть перерастание противолодочной обороны конвоев и одиночных судов, следовавших через океан как в одном, так и в другом направлениях, в противолодочную борьбу, которая включала комплекс мероприятий организационного, оперативно-тактического, технического и др. характера и требовала огромных материальных затрат. Хотя многие события, описываемые Морисоном, и общеизвестны, все же некоторые детали и тонкости организации противолодочной борьбы дополняют представление о ней и более полно освещают проблему в целом. В этом, пожалуй, и состоит главная ценность книг Морисона.

Значительное место в книге Морисона уделено описанию развития системы базирования сил и средств военно-морских сил США и Англии, в том числе создание баз на территории Гренландии и Исландии. Это позволило приблизить силы к районам боевых действий и более эффективно решать задачи борьбы с немецкими подводными лодками.

Опираясь на три тома Морисона, посвященных проблеме борьбы на коммуникациях в Атлантике, в этой статье я попытаюсь сделать обобщения, позволяющие представить характер этой борьбы в целом. Это позволит читателю получить цельное представление о проблеме и избавит издателей от необходимости помещать комментарии по тексту книг. Причем аналогичные вступительные статьи будут помещены в каждой книге, где будет рассматриваться новая тема.

Для Англии проблема обеспечения морских сообщений была вопросом жизни и смерти, поскольку она в огромной степени зависела от ввоза вооружения, стратегического сырья и продовольствия. Объемы перевозок были огромными. Даже при сокращении заморского импорта для удовлетворения потребностей страны в Англию ежегодно ввозили до 40 миллионов тонн грузов. Подсчитано, что только в Атлантике постоянно находилось около двух тысяч судов. Как отмечает Моррисон, главными направлениями были Североатлантическое и Европейско-Африканское, по которым в период войны в английские порты прибыли транспорты общей вместимостью более 120 миллионов брутто-регистрационных тонн.

Для нарушения англо-американских коммуникаций в Атлантике германское командование в начале войны применяло подводные лодки, подводные корабли, авиацию, которые действовали независимо друг от друга. Впоследствии всю тяжесть борьбы на морских и океанских сообщениях германское командование переложило на подводные лодки.

Из имевшихся к началу Второй Мировой войны в составе германских военно-морских сил 57 подводных лодок только 22 большие и средние лодки могли действовать в

Атлантике. Для борьбы на таком обширном океанском театре военных действий и при таком массированном использовании англичанами транспортного флота этого количества лодок было явно недостаточно. Уже в ходе войны немцы пересмотрели свою кораблестроительную программу, предусматривая ежемесячное вступление в строй не менее 29 лодок, чтобы к концу 1941 г. довести их численность до 400 единиц. Строились преимущественно средние подводные лодки VII серии. Впоследствии германское командование планировало довести численность подводного флота до 1000 единиц. По его мнению, именно такое количество субмарин могло серьезно нарушить атлантические коммуникации союзников. Однако выполнить такие планы германскому руководству не удалось из-за огромных потребностей в сырье и людских ресурсах на сухопутных фронтах, в том числе на советско-германском. Лишь с 1942 г. численность подводного флота Германии стала быстро расти и к концу 1943 г. достигла 436 единиц, достигнув максимума в 1945 г. (493 единицы). При этом в развитии германских подводных лодок выделяют два этапа: первый продолжался до середины 1943 г., когда развитие лодок шло главным образом по пути улучшения их надводных характеристик; второй этап характеризовался повышением подводных тактико-технических характеристик подводных лодок.

Как и в годы Первой Мировой войны, огромное влияние на применение подводных сил оказывала система их базирования. В начале войны германские подводные лодки базировались в Северном и Балтийском морях и для выхода в Атлантику вынуждены были обходить Британские острова или же, следуя через Английский канал, форсировать Дуврский противолодочный рубеж. После захвата Германией Норвегии и части Франции (1940 г.) система базирования подводных лодок расширилась: основным местом их базирования стали порты Бискайского залива (Брест, Лорьян, Сен-Назер, Ла-Рошель, Бордо). Маршруты перехода в районы боевых действий сократились на 800—900 миль, что увеличивало время пребывания непосредственно в районах боевых действий.

Расширение системы базирования подводных лодок значительно повысило эффективность их действий.

На протяжении всей войны германское морское командование рассчитывало иметь в море не менее $2/3$, а в районах боевых действий не менее $1/3$ от общего числа подводных лодок. Фактически в среднем за войну количество подводных лодок, находившихся в море, составляло около $1/4$ от общей их численности, а в районах боевых действий их было еще меньше. Для увеличения сроков пребывания лодок в море немецкое командование предпринимало попытки снабжения их в море, но это была лишь полумера. Недостаток кадров и слабые судоремонтные возможности существенно снижали коэффициент оперативного напряжения подводных сил.

Численность германских подводных лодок, находившихся в море

Средние данные за год	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Кол-во ПЛ в составе ВМС	57	56	158	333	425	459	450
Кол-во ПЛ, находившихся в море; число/процент	15	18	34	84	106	80	68
	27,5	31,2	21,5	26,0	25,1	17,4	15,1

Такого числа находившихся в море подводных лодок явно не доставало для эффективной борьбы на коммуникациях. Только за первые 3,5 года войны через Атлантику в Англию и обратно прошло 32 тысячи судов в 1100 океанских конвоях. Кроме того, в прибрежных водах Англии ежемесячно проходило более 100 конвоев. Сотни транспортов совершали переход через океан самостоятельно. Интенсивное судоходство шло вдоль атлантического побережья Северной и Южной Америки. Всего же за войну через Атлантический океан прошло 2200 конвоев, в которых было проведено 75 тысяч судов, а в 7700 прибрежных конвоев прошло около 173 тысяч судов. Нетрудно подсчитать, что ежемесячно через Атлантику проходило более

32 конвоев, в составе которых насчитывалось около 2500 судов. В то время как среднемесячное количество германских подводных лодок, находившихся в море, составило 44 единицы. Теперь можно представить, насколько непоставимыми были возможности сторон.

Избирая районы боевых действий, германское командование стремилось полнее реализовать принятую концепцию «суммарного тоннажа», предусматривавшую потопление такого количества тоннажа, потери которого судостроительная промышленность противника не сможет восполнить. Кроме того, на выбор районов боевых действий и методов использования подводных лодок большое влияние оказывали и действия противолодочных сил противника. Германское командование стремилось направлять подводные лодки в районы интенсивного и слабоохраняемого судоходства, где они могли уничтожить наибольшее количество судов противника при минимальных потерях подводных лодок. Учитывая характер морских перевозок, германское командование применяло свои подводные силы преимущественно в форме повседневной боевой деятельности, хотя действия против конвоя более двух подводных лодок оно и именovalo «противоконвойными операциями». Примечательно, что немецкие подводники начинали боевые действия, придерживаясь принципа призыва права. Но уже 23 сентября 1939 г. Гитлер согласился с просьбой Деница разрешить атаковать торговые суда без предупреждения, предварительно установив его национальную принадлежность. Это разрешение, по существу, развязывало руки командирам лодок, которые стали действовать, придерживаясь принципа ведения неограниченной подводной войны. Кстати, в июле 1940 г. Верховное командование вермахта объявило о полной блокаде Британских островов и сняло последние ограничения на боевые действия подводных лодок.

Уже с первых месяцев войны выявились серьезные недостатки в качестве торпед, которые часто не взрывались. Например, 30 октября 1939 г. командир подводной лодки U56 добился попадания трех торпед в английский линкор «Нельсон». Но ни одна из них не взорвалась. В ходе Норвежской

десантной операции немецкие подводники выполнили 38 атак, потопив всего одно транспортное судно. Около половины торпед с магнитными взрывателями срабатывало, не дойдя до цели, а почти все торпеды с контактными взрывателями не подрывались вообще. Не всегда торпеды удерживали заданную глубину хода. Несмотря на появление новых образцов торпед, в том числе и бесследовых, качество их оставалось невысоким.

Как пишет Морисон, до весны 1940 г. основными районами боевой деятельности подводных лодок были так называемые узлы коммуникаций, располагавшиеся на подходах к Британским островам (до меридиана 20° западной долготы) и подходы к Гибралтарскому проливу. При этом подводные лодки действовали самостоятельно. Этот метод именовался «свободной охотой» (по существу это был позиционный метод). Но по мере нарастания противодействия подводные лодки вытеснялись из прибрежных районов, в связи с чем увеличивались районы их боевых действий. Позиционный метод их применения перерос в крейсерство в сравнительно небольших, а по мере дальнейшего их «оттеснения» в океан — в достаточно обширных районах. Для уничтожения судов командиры лодок применяли торпеды. В начале войны, против неохраяемых судов, атаки выполнялись в светлое время суток из-под перископа.

В связи с участием в Норвежской десантной операции в марте-июле 1940 г. действия против атлантических коммуникаций не велись. Все подводные лодки были отозваны в базы и включены в оперативное построение сил, участвовавших в высадке десанта на побережье Норвегии. На время их главными задачами были разведка и прикрытие районов высадки морских десантов, то есть борьба с надводными силами противника.

С осени 1940 г. немецкие подводные лодки были вытеснены силами противолодочной обороны из акваторий, примыкавших к Британским островам, в связи с чем им пришлось действовать в обширной части Северной Атлантики. В этих условиях действия одиночных подводных лодок оказались малоэффективными, прежде всего по причине трудностей в обнаружении судов и конвоев против-

ника. Для повышения эффективности лодок требовалось организовать их совместные действия, то есть группами в виде управляемых с берега завес. Однако малое количество лодок задерживало переход к групповому методу их применения. Хотя зимой 1940—1941 гг. и отмечены атаки конвоев несколькими подводными лодками, но это были еще не действия в завесах. Просто находившиеся в соседних районах подводные лодки стягивались в район обнаружения конвоя, и таким образом получались как бы их групповые действия, которые в целом подтвердили вывод об эффективности их применения методом завес. Но из-за малого количества лодок и неотработанности их совместных действий переход к применению их групповым методом несколько затянулся (накануне войны в ходе боевой подготовки в германском флоте отрабатывали групповой метод применения подводных лодок). Только к осени 1941 г. окончательно сформировался метод групповых действий подводных лодок. По приказанию с берегового командного пункта лодки строились в завесы, которые «прочесывали» районы вероятных маршрутов движения конвоев. После обнаружения одной из подводных лодок конвоя она передавала информацию на береговой командный пункт, из которого данные о конвое поступали на другие лодки завесы. В светлое время суток, ориентируясь по дымам и мачтам, подводные лодки сближались с конвоем и преследовали его в надводном положении, следуя параллельными курсами, вне пределов визуального обнаружения с конвоем. С наступлением темного времени суток командиры подводных лодок сближались с конвоем и атаковали суда каждый самостоятельно. Такой метод получил название «тактики стаи» («волчьей стаи»), поскольку по своей сути он напоминал охоту волков за дичью. К удивлению самих немцев, ночные торпедные атаки из надводного положения оказались более эффективными, чем дневные из-под перископа. В надводном положении лодки почти не обнаруживались существовавшими гидролокаторами кораблей охраны (а радиолокаторы на большинстве из них еще не были установлены) и избавлялись от атак самолетов, действовавших только в светлое время суток. В темную

почь с надводного корабля трудно было обнаружить вышавшуюся над поверхностью воды небольшую по размерам рубку подводной лодки, в то время как силуэты крупных судов просматривались на фоне неба и позволяли командирам лодок выходить в атаку. Атаки упрощались еще и потому, что скорость подводных лодок в надводном положении была больше скорости конвоя. Все это в совокупности предоставляло командирам германских подводных лодок большие возможности для занятия позиции залпа и производства повторных атак.

Нетрудно заметить, что сущность этого способа действий заключалась прежде всего в организации совместного поиска конвоев, а затем уже каждая лодка действовала самостоятельно. В 1941 г. в завесы, как правило, включали от 6 до 12 подводных лодок. С мая и до конца 1941 г. командование подводных сил смогло развернуть в Атлантику 17 «волчьих стай», 15 из которых смогли обнаружить конвой и атаковать его. При этом в атаку выходило от 25 до 75% подводных лодок. Остальные просто не смогли угнаться за конвоем, или же из-за большой ошибки в определении места не могли пайти конвоем. Наиболее успешными были действия 17 подводных лодок в сентябре 1941 г. против следовавшего из Канады в Англию конвоя «SC-42», в составе которого было 64 транспорта. Догнать конвоем смогли 12 лодок, потопившие 17 транспортов.

Некоторые исследователи Второй Мировой войны отмечают, что немецкое командование формировало как разведывательные, так и ударные завесы подводных лодок. С такой трактовкой согласиться нельзя, поскольку все группы являлись разведывательно-ударными, каждая из них решала задачи как поиска, так и уничтожения конвоев. К «чисто» ударным завесам можно отнести лишь те, которые наводились на заранее обнаруженный конвой.

Основным элементом каждой из завес была исходная точка, относительно которой располагались подводные лодки на расстоянии до 20 миль друг от друга. Каждая лодка завесы развертывалась в район предстоящих боевых действий самостоятельно. Зная исходную точку завесы, командир лодки занимал относительно нее свое место в

боевом порядке и ожидал, пока свое место займут другие лодки. В пазпаченное время все лодки завесы начинали движение с целью поиска противника. Если командование подводных сил имело точные данные о конвое, то завеса выстраивалась перпендикулярно курсу следования конвоя. При этом старались разместить завесу таким образом, чтобы встреча с конвоем произошла в светлое время суток. Поиск противника подводные лодки производили в надводном положении, погружаясь лишь при уклонении от противолодочных сил противника, либо для прослушивания шумов в темное время суток или в условиях плохой видимости. В целях экономии топлива лодки следовали скоростью около 2 узлов, маневрируя одночасовыми галсами, перпендикулярными линии завесы. По мере увеличения численности подводных сил росло и число лодок в завесе. С 1942 г. в среднем их было до 20 и более (отмечены завесы, в которых было 30 и более подводных лодок). Нетрудно подсчитать, что такая завеса охватывала наблюдением полосу до 400 и более миль, что, естественно, повышало вероятность обнаружения противника. Лодка, обнаружившая конвой, прежде всего коротким зашифрованным сигналом передавала об этом на береговой командный пункт и начинала маневрирование для сближения с конвоем. После доразведки командир лодки передавал более полную информацию о конвое. В дальнейшем эта лодка становилась «поддерживающей контакт». Ее командир обязан был ежечасно передавать информацию о конвое. При этом выходить в атаку он мог только с разрешения полученного с берегового командного пункта. Радиосигнал пеленговали другие подводные лодки, что облегчало им сближение с противником. Остальные лодки завесы увеличивали скорость и, следуя в надводном положении, стремились выйти в голову конвоя. С наступлением сумерек подводные лодки начинали занимать исходные позиции для атак и с наступлением темноты самостоятельно атаковали конвой, повторяя атаки до тех пор, пока не закончатся торпеды или не наступит рассвет. Днем подводные лодки отходили за пределы видимости с судов и продолжали преследовать конвой, следуя параллельными с

ним курсами. Даже израсходовав торпеды, лодки продолжали преследовать конвой до получения особого приказа с берегового командного пункта.

Командиры подводных лодок выполняли торпедные атаки с дистанций 2-5 кабельтовых, что снижало влияние на точность стрельбы ошибок в определении элементов движения цели. По судам малого и среднего водоизмещения командиры стреляли одиночными торпедами, а по крупным — залпами из двух-трех торпед. Командиры также прибегали и к стрельбе с больших дистанций, выпуская две-четыре торпеды по площади с расчетом попадания хотя бы одной торпеды в неприятельское судно. Наряду со стрельбой прямоидущими торпедами практиковалась стрельба с текущей и фиксированной установкой гироскопического прибора, что упрощало маневрирование подводной лодки при выходе в торпедную атаку. Придерживаясь концепции «суммарного тоннажа», командиры подводных лодок атаквали суда до их уничтожения. В германском наставлении отмечалось, что «лучше мало уничтожить, чем много повредить».

После вступления в войну США в январе 1942 г. немецкое командование направило свои подводные лодки к атлантическому побережью Северной и Южной Америки. Здесь они обнаружили по существу судоходство мирного времени (этот период Морисон описывает достаточно подробно). В режиме мирного времени функционировала вся система навигационного оборудования, не был затемнен ни один порт и приморский город. Поскольку маршруты движения судов имели «естественную привязку», в групповых действиях лодок необходимости не было. Они стали действовать способом крейсерства в назначенных районах, а на подходах к портам — позиционным методом. Характерно, что только 29 из потопленных в этом районе судов следовали в составе конвоев. Для защиты своего судоходства в этом районе американцы имели всего 20 катеров береговой охраны и до 100 устаревших самолетов. Вся защита судоходства сводилась к тому, что береговому командованию приходилось уговаривать капитанов торговых судов идти с выключенными ходовыми огнями, отказаться

от радиопереговоров, прокладывая курсы вдоль берега и «надеяться на лучшее». Затем под эскортные корабли были переоборудованы рыболовные траулеры, которые в светлое время суток конвоировали суда, а ночью они отставались в бухтах. За 5,5 месяцев 1942 г. в западной части Атлантики немецкие подводники потопили около 400 судов общим тошпажем 2,5 миллиона брутто-регистравых тонн, потеряв всего восемь подводных лодок. Всего же в первом полугодии 1942 г. в Западной Атлантике и в Карибском бассейне немецкие подводники потопили 585 судов. Это был самый высокий результат действий подводных лодок с учетом их потерь на протяжении всей войны. Немецкие подводники не без основания называли эти дни «райскими» или «сезоном американской охоты». При действиях в этих районах до 80% времени уходило на переход в район и обратно. В течение двух-трех суток командиры полностью расходовали торпеды, а топлива оставалось лишь для возвращения в базу. В этих условиях германское командование решило продлить время нахождения своих лодок в районах боевых действий путем их доснабжения в океане топливом и торпедами. Для этих целей они построили 10 лодок-танкеров (серии XVI), названных «дойными коровами» и 4 лодки-торпедовоза (серии VIIF).

Подчеркивая неподготовленность американского флота к защите судоходства у своего побережья, Морисон приводит письмо генерала Маршалла к адмиралу Кингу от 19 июня 1942 г.: «Потери в торговом судоходстве, нанесенные нам подводными лодками у Атлантического побережья США и в Карибском море, теперь ставят под угрозу все наши военные усилия. Мне были представлены следующие данные по этому вопросу: из числа 74 судов, выделенных в распоряжение армии службой военного транспорта, 17 уже потоплены, а также уничтожено 22% флота, перевозящего бокситы, и 20% флота о. Пуэрто-Рико. Ежемесячные потери танкерного флота составляют 35%.

Я опасаясь, что при наличии таких потерь в течение одного-двух месяцев наши транспортные возможности настолько сократятся, что мы не будем в состоянии перебросить достаточно войск и авиации на критические театры

(военных действий — В.Д.) для оказания решающего влияния на ход войны».

Летом 1942 г. после введения американцами системы конвоирования и усиления борьбы с подводными лодками эффективность германских лодок резко снизилась, и они вынуждены были отойти в центральную часть Северной Атлантики, не просматриваемую противолодочной авиацией. Союзники же прокладывали курсы своих конвоев через районы, контролируемые противолодочной авиацией.

К осени 1942 г. в составе германского флота находилось более 240 подводных лодок, что позволило расширить районы и разнообразить методы их применения. В Северной Атлантике они действовали «волчьими стаями», а в Центральной и Южной Атлантике — методом крейсерства.

С лета 1942 г. и до весны 1943 г. групповые действия германских подводных лодок против союзных конвоев приобрели большой размах и велись с наибольшей за весь период войны интенсивностью. В германской литературе отмечается, что в период с июля 1942 г. по май 1943 г. на коммуникациях в Атлантике действовали 88 «волчьих стай», причем 63 выходили в атаку по обнаруженным конвоям. При этом в 42 случаях в атаках участвовало две и более подводных лодок. Были периоды, когда одновременно в океане находилось несколько групп лодок, каждая из которых действовала самостоятельно против «своего» конвоя. Отмечено, что со второй половины 1942 г. завесы подводных лодок наводились на союзные конвои по данным, полученным германской радиоразведкой. Это позволяло также наводить на один конвой несколько завес одновременно. Немаловажен факт, что германские подводные лодки действовали преимущественно в подводном положении и могли атаковать противника, если их подводная скорость была больше скорости конвоя, поскольку им приходилось вначале догонять конвой, затем выходить на его носовые курсовые углы, а с наступлением темного времени суток сближаться на дистанцию торпедного залпа. Нередко наведение подводных лодок на конвой продолжалось несколько суток, причем часто находившимся на флангах завес лодкам так и не удавалось сблизиться с конвоем.

Усиление борьбы с подводными лодками в Атлантике к зиме 1942 г., и прежде всего за счет привлечения к борьбе большого количества береговой, а с весны 1943 г. и палубной авиации и широкого использования кораблями и самолетами радиолокационных станций, значительно затрудняло действия завес подводных лодок. Находившийся в составе конвоя авианосец поднимал свою авиацию, которая в короткие сроки осматривала секторы предполагаемого нахождения германских лодок и, в случае их обнаружения, атаковала их глубинными бомбами или же наводила в район корабли охранения. В этих условиях подводные лодки были вынуждены погружаться и выполнять маневр по отрыву от преследования. Подводная же скорость лодок исключала организацию преследования даже тихоходных конвоев. Лодки отставали от конвоев, а затем, даже следуя в надводном положении, не могли их догнать.

В мае 1943 г. в Северной Атлантике действовали до 70 самолетов «Либерејтор», оснащенных дополнительными топливными баками, что позволяло им находиться в воздухе до 16 часов. Эти самолеты перекрывали практически всю Северную Атлантику.

Наиболее показательными действия «волчьих стай» являются атаки против конвоев «НХ-229» и «SC-122», которые официальной английской историографией оцениваются как «самое большое сражение на конвойных маршрутах за всю войну». Сведения об этих конвоях немцы получили путем радиоперехвата и раскодирования сообщений. Конвой «SC-122» в составе 60 транспортов вышел из Нью-Йорка в Англию 5 марта 1943 г. (8 марта из-за повреждений, полученных в результате шторма, 8 транспортов было оставлено в Галифаксе). Конвой «НХ-229» вышел из Нью-Йорка в Англию 8 марта в составе 40 транспортов. После замены прибрежного эскорта океанским охранение конвоя «SC-122» состояло из двух эскадренных миноносцев, фрегата и пяти корветов, а конвоя «НХ-229» — из четырех эскадренных миноносцев и корвета. Суда этих конвоев были загружены продовольствием, паровозами, самолетами и танками. Первоначально союзное командование планировало, что оба конвоя должны проследовать

по маршрутам вблизи Гренландии и Исландии. Однако 12 и 13 марта воздушное и корабельное охранение конвоя «ON-170», следовавшего из Англии в США, сообщило о случаях обнаружения подводных лодок между Гренландией и Ньюфаундлендом. Одновременно были перехвачены и запеленгованы их многочисленные выходы в эфир. Ввиду этого решили маршруты конвоев расположить южнее, о чем их командирам были переданы по радио соответствующие инструкции. Последние были перехвачены, запеленгованы и расшифрованы немецкой радиоразведкой. Германское командование решило сосредоточить против этих конвоев максимально возможное число подводных лодок составившие три «волчьих стаи» («Барон-разбойник», «Сорвиголова» и «Гончая» в составе 38 подводных лодок, действовавших в завесах и 6 присоединившихся к ним в ходе боевых действий). По английским данным, было потоплено 21 судно общим тоннажем 141 тысяча брутто-регистрационных тонн (командиры германских лодок донесли о потоплении 32 судов суммарным тоннажем 186 тысяч брутто-регистрационных тонн). Отмечено, что только 19 подводных лодок (менее половины) сумели атаковать конвой, а некоторым из них удалось произвести и повторные атаки. Причем из завесы «Барон-разбойник» ни одна подводная лодка не смогла выйти в атаку. В германском штабе оценили эти действия как «серьезное поражение союзников».

Неожиданным для немецкого командования явилось принятие в начале 1943 г. на вооружение противолодочных сил новой радиолокационной станции 10-см диапазона. Немецкие специалисты считали, что создание такой радиолокационной станции невозможно по техническим причинам. Только в октябре 1943 г. немцы смогли создать поисковый приемник 10-см диапазона и установить его на подводных лодках.

Вследствие дальнейшего усиления обороны судоходства, прежде всего на базе количественного и качественного роста противолодочных сил и средств, результативность германских подводных лодок резко снижалась, а потери росли. Уничтожив в мае 1943 г. в Северной Атлантике 34 судна, немцы потеряли только в ходе атак конвоев

33 подводные лодки, а всего в мае они потеряли 41 лодку (это были самые большие месячные потери подводных лодок за всю войну). В этой связи в конце мая 1943 г. действия «волчьих стай» против конвоев в Атлантике были прекращены, а подводные лодки отозваны в базы для перевооружения их более эффективным оружием против авиации и противолодочных кораблей. Немалую роль сыграло и то, что 9 мая 1941 г. англичане захватили германскую подводную лодку U110, на которой находились все коды, шифровальные документы и шифровальный аппарат «Энигма», который применялся для дешифровки радиосообщений. Для германского подводного флота это имело серьезные последствия. В результате расшифровки радиосообщений англичане знали районы расположения немецких «волчьих стай» и изменяли курсы своих конвоев. В результате с июня по август 1941 г. немецкие подводники смогли обнаружить только 4% всех конвоев союзников в Северной Атлантике, а с сентября по декабрь — лишь 18%. Как утверждают немецкие исследователи, почти с самого начала войны и до начала 1943 г. германское командование подводными лодками было довольно хорошо осведомлено о составе и передвижениях конвоев союзников. Специальное отделение «Б-Дипст» высшего командования немецкого флота, занимавшееся дешифровкой перехваченных радиogramм, раскрыло коды английских военно-морских сил, что позволяло точно знать пути движения судов и места их встречи с силами эскортов. Важную информацию немцы получали также и от американских судоходных страховых компаний. В свою очередь и германское командование неумело использовало средства радиосвязи. Частые выходы в эфир подводных лодок пеленговали английские радиопеленгаторные станции и определяли их местонахождение. Сеть радиопеленгаторных станций, установленных на побережьях Британских островов, Исландии, Гренландии и Ньюфаундленда, перекрывала всю Северную Атлантику. В 1942 г. англичане установили радиопеленгаторные станции («хафф-дафф») и на эскортных кораблях, что позволяло более точно определить местонахождение германских подводных лодок и в кратчайшее время их атаковать.

В сентябре 1943 г., когда было закончено перевооружение значительной части подводных лодок (установка многоствольных зенитных автоматов и усовершенствованных поисковых радиолокационных приемников, вооружение самопаводящимися акустическими торпедами), германское командование возобновило против североатлантических конвоев групповые действия подводных лодок, но несколько изменило тактику их действий. Теперь в ходе сближения с конвоем в светлое время подводные лодки, обнаружив самолет, уклонялись от него погружением только в том случае, если командир был уверен, что он не был обнаружен. В противном случае подводная лодка оставалась в надводном положении и отражала атаку самолета зенитной артиллерией. Об атаке командир лодки доносил на береговой командный пункт. Если в штабе считали, что к конвою приближалось несколько подводных лодок одновременно, то и всей группе давалось приказание продолжать сближение полным ходом в надводном положении, отражая атаки самолетов артиллерийским огнем. В ночное время уклонения от противолодочных сил, вооруженных радиолокационными станциями, производилось по показаниям поисковых радиолокационных приемников, регистрировавших излучения. Уклоняясь от преследования противолодочных сил, использовавших радиолокационные станции, командиры подводных лодок начали использовать малые ложные радиолокационные цели, имитировавшие рубку или выдвижные устройства подводных лодок. Для затруднения работы гидролокаторов кораблей, атаковавших подводную лодку, командиры лодок стали использовать средства гидроакустического противодействия, из них особенно широко — имитационные патроны. Прорываясь к транспортам противника, подводные лодки уничтожали корабли охранения самопаводящимися торпедами, эффективность которых немецким командованием была переоценена. Командиры лодок стали выполнять торпедные атаки с предельных дистанций, без прорыва ближнего охранения. Стреляя по площади, они старались в одном залпе выстрелить максимально возможное число торпед. Если же подводной лодке удавалось

пропикнуть внутрь конвоя, то командир лодки производил одновременные залпы с носовых и кормовых торпедных аппаратов. Однако ни перевооружение подводных лодок, ни новые тактические приемы не внесли перелома в эффективность их использования. Добиться серьезных успехов в Северной Атлантике в сентябре-октябре 1943 г. немецким «волчьим стаям» не удалось. Действиями трех завес, в каждой из которых было по 20 подводных лодок, удалось потопить всего восемь судов и четыре корабля охранения из состава шести конвоев, в которых следовало более 300 транспортов. Противолодочные силы (прежде всего авиация) не позволяли подводным лодкам сблизиться для атаки в надводном положении. В своем дневнике Дениц записал: «Присутствие самолетов делает тактику «волчьей стаи» невозможной». Попытки же организовать групповые действия подводных лодок при ведении ими поиска конвоев в подводном положении оказались безуспешными из-за невысокой подводной скорости и малой дальности подводного хода.

Для борьбы с немецкими самопаводящимися (акустическими) торпедами англичане изобрели прибор акустических помех, буксировавшийся за кормой корабля. В июне 1943 г. англичане перестроили всю систему кодирования шифрованных радиопередач, лишив шифровальщиков из отделения «Б-Дипст» информации о движениях конвоев.

Анализ действий подводных лодок после мая 1943 г. свидетельствует о том, что усиление их вооружения зенитными огневыми средствами имело вредные для них последствия. Даже с дополнительными зенитными пушками подводная лодка была несопоставима в борьбе с самолетами. Когда Дениц приказал одной «волчьей стае» оставаться на поверхности и вести бой с английскими самолетами, он потерял сразу шесть подводных лодок.

В этих условиях командованием подводных сил был сделан вывод, что до вступления в строй новых подводных лодок с большими подводной скоростью и дальностью плавания групповые действия возможны только при наведении лодок на конвой разведывательной авиацией, которой

в составе германского флота не было. Попытки использовать армейскую разведывательную авиацию для наведения подводных лодок на подходах к проливу Гибралтар также успеха не имели, поскольку летчики не могли точно определить ни свое место, ни место обнаруженного конвоя. Недостаточная точность определения места летчиками не обеспечивала наведения подводных лодок на конвой. С сентября по декабрь 1943 г. германские подводные лодки потопили в Атлантике 33 судна, потеряв 52 лодки, то есть кризис в их действиях так и не был преодолен. Предпринимавшиеся попытки выхода из кризиса к успеху не приводили, поскольку немецкое командование прибегало к полумерам, а надо было принципиально менять способы действия подводных лодок, используя их преимущественно в подводном положении. Но для этого нужны были совершенно новые лодки. Имевшимся же это сделать было невозможно по причине низкого качества элементов подводного маневрирования. В конце концов немецкое командование отказалось от группового применения подводных лодок и перешло к их одиночному использованию в районах со слабой противолодочной обороной к действиям лодок позиционным методом и методом крейсерства. Командиры подводных лодок вновь стали выполнять дневные торпедные атаки из подводного положения по данным как перископа, так и гидроакустических средств. Установка на подводных лодках в 1944 г. шпорхеля, который способствовал повышению их скрытности, не позволила вернуться к тактике «волчьих стай». Находившиеся в подводном положении лодки не могли угнаться даже за самыми тихходными конвоями.

В годы Второй Мировой войны германские подводные лодки широко привлекались для постановки минных заграждений. При этом в 1939—1940 гг. мины ставились главным образом в устье Темзы и на подходах к английским портам. В это время в 33 минных постановках было применено более 300 мин (в основном донных неконтактных). Всего же на всех театрах военных действий с немецких подводных лодок была выставлена 2041 мина. При этом 80% минных постановок было осуществлено не под-

водными минными заградителями, а обычными торпедными подводными лодками. В 1941 — 1944 гг. в Германии было построено всего 14 подводных минных заградителя (6 серии VIID и 8 — XB). Минный заградитель серии XB нес 66 мин, размещенных в 33 шахтах, а серии VIID — до 33 мин, из которых 15 размещались в пяти шахтах, а остальные в торпедных аппаратах.

Управление подводными лодками в океане велось командующим подводными силами по радио с берегового командного пункта. Планирование боевых действий включало:

- определение операционных зон подводных лодок и распределение их между соединениями;
- парезку районов боевых действий подводным лодкам;
- определение методов использования подводных лодок, способов выполнения ими боевых задач и разработку руководящих документов по этим вопросам;
- определение порядка развертывания подводных лодок.

За критерий эффективности действий подводных лодок была принята величина, представлявшая среднее арифметическое от тоннажа противника, потопленного за определенный срок всеми подводными лодками, действовавшими в данном районе, приходившаяся на одну подводную лодку на одни сутки пребывания в районе боевых действий. Называли эту величину коэффициентом полезного действия подводных лодок. В случае его уменьшения даже при абсолютном увеличении потопленного всеми подводными лодками тоннажа немецкое командование принимало соответствующие меры, направленные на повышение коэффициента полезного действия подводных лодок. Эти меры заключались в изменении районов боевых действий, методов использования и способов действий подводных лодок.

Боевые задачи командирам подводных лодок ставились оперативным приказом командующего подводными силами. Этот документ либо вручался командирам накануне выхода в море, либо передавался по радио после выхода. С ростом количества подводных лодок последний способ постановки задач стал основным.

Особенностями борьбы на коммуникациях в Атлантическом океане явилось то, что германские подводные лодки были основным, а с 1942 г. — практически единственным родом сил действовавшим против судоходства. Они потопили в Атлантике 2433 судна союзных и нейтральных стран общей вместимостью 12 807 тысяч брутто-регистрационных тонн (в это число включено около 60 судов, потопленных в Атлантике итальянскими подводными лодками, находившимися в оперативном подчинении немецкого командования). В ходе действий по нарушению коммуникаций противника немецкие подводные лодки потопили в Атлантике также немалое количество кораблей, в том числе 4 авианосца (из них 3 эскортных), 2 крейсера, более 30 эскадренных миноносцев. Массовое применение подводных лодок германского флота началось только через 2—2,5 года после начала войны, но к этому времени значительное количественное и качественное развитие получили противолодочные силы и средства союзников. Ошибкой немецкого командования стала принятая концепция «суммарного тоннажа». Она предполагала действия в тех районах, где противолодочная оборона была более слабой. С увеличением потерь в этих районах союзники организовывали в них противолодочную оборону и немецкие подводники были вынуждены искать новые районы. Наибольших успехов германские подводные лодки добивались на западных подступах к Британским островам, у пролива Гибралтар, у портов Фритаун (Африка) и Порт-оф-Спейн (Южная Америка), а также в Карибском море и у побережья Северной Америки (от Майами до Нью-Йорка).

Из общего числа подводных лодок, потерянных Германией во время Второй Мировой войны (781 единица), в Атлантическом океане и прилегающих к нему морях (без Средиземного и Черного) было уничтожено 703 единицы (90% от общих потерь). Характерно, что 60% потерь подводных лодок в Атлантике не связано с атаками конвоев, в том числе более 30% вообще было уничтожено вне районов боевых действий.

Эффективность действий подводных лодок с учетом их потерь росла практически только в первый период войны. Уже в 1941 г. заметилась тенденция ее снижения.

Среднегодовое количество потопленного тоннажа на одну потерянную подводную лодку

	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Число потопленных судов, ед	12,7	21,0	12,2	14,8	1,5	0,3	0,4
Тоннаж потопленных судов, тыс. брт	66,8	97,0	63,9	82,2	9,0	1,7	1,7

Флоты Англии и США оказались неготовыми к противолодочной борьбе даже в том небольшом масштабе, который для них сложился в самом начале войны. В предвоенной британской военно-морской доктрине защита своего судоходства сводилась главным образом к борьбе с надводными силами противника. В Англии считали, что немецкие подводные лодки могут лишь угрожать судоходству, но серьезно нарушить его не смогут. Даже перед самой войной они были убеждены, что «подводная лодка никогда больше не сможет поставить нас перед проблемой». Тем не менее, в 1921 г. Британское Адмиралтейство создало специальный комитет, который должен был изучать вопросы, связанные с «противолодочной борьбой» и проводить исследовательскую работу в этом направлении. Усилиями этого комитета к началу войны в Англии была создана гидроакустическая станция (ASDIK), на которую возлагали большие надежды. К началу войны в английском флоте было всего 200 кораблей и катеров, вооруженных «асдиками» и способных вести эффективную борьбу с подводными лодками противника. При этом вдали от берега могли действовать только 80 кораблей. Поэтому важнейшим мероприятием, связанным с обороной судоходства, стало развитие противолодочных сил и средств и восполнение потерь тоннажа. Не связанные серьезной борьбой на сухопутных фронтах англичане быстро смогли развернуть массовое строительство противолодочных сил. В результате уже весной 1943 г. в защите союзных коммуникаций в Атлантике участвовало более 3 тысяч кораблей различных классов. Всего же за время войны в США и

Англии было введено в строй 565 эсминцев, более 1 тысячи сторожевых кораблей (корветов, фрегатов и эскортных эсминцев), более 2,4 тысяч охотников за подводными лодками, около 1,5 тысяч различных боевых катеров. Кроме того, к обороне коммуникаций, в том числе и к борьбе с подводными лодками, привлекались около 1,4 тысячи тральщиков и сотни мобилизованных и вооруженных гражданских судов.

Наиболее многочисленным классом эскортных кораблей специальной постройки были сторожевые корабли, называвшиеся в английском флоте корветами и фрегатами, а в американском — эскортными миноносцами. Эти корабли были вооружены кормовыми бомбосбрасывателями и штокowymi бомбометами, многоствольными реактивными бомбометами, противолодочными торпедами, гидроакустическими станциями, радиолокаторами и радиопеленгаторами.

Важным этапом в развитии противолодочных сил явилось строительство эскортных авианосцев и переоборудование торговых судов под авиатранспорты, так называемые МАК-шипы. Во время войны в США и Англии был построен 121 такой авианосец и введено в строй 19 авиатранспортов. Последние были оборудованы полетной палубой и одновременно с перевозкой грузов могли обеспечить посадку и взлет до четырех самолетов.

Наряду с кораблями значительное количественное и качественное развитие получила противолодочная авиация, возможности которой в борьбе с подводными лодками перед войной недооценивались. Но уже в 1944 г. англо-американская противолодочная авиация, развернутая в Атлантике, насчитывала 4,5 тысячи самолетов. Для обнаружения подводных лодок в надводном положении с 1940 г. самолеты вооружали радиолокационными станциями, возможности которых постоянно совершенствовались. С 1942 г. они были совмещены с мощными прожекторами (типа «лей» с дальностью свыше 1,5 км). К этому времени на вооружении самолетов появились более совершенные прицелы. Это позволяло производить не только обнаружение, но и атаковать подводные лодки в темное время суток. Для обнаружения подводных лодок в подводном по-

ложении самолеты вооружались магнитометрами, а летом 1943 г. на вооружение поступили радиогидроакустические буи. Для уничтожения обнаруженных подводных лодок летчики применяли фугасные и глубинные бомбы, реактивные снаряды, а с 1943 г. — самопаводящиеся акустические торпеды.

Всего к концу войны к борьбе с подводными лодками на Атлантике было привлечено 4,5 тысячи кораблей и 4,5 тысячи самолетов. В результате, если в начале войны одной находившейся в строю немецкой подводной лодке противостояло в среднем 3,5 противолодочных корабля и 3 самолета, то к концу войны, несмотря на увеличение численности немецких лодок в 10 раз, каждой из них противостояло 9 противолодочных кораблей и 9 самолетов союзников.

Одновременно с развитием противолодочных сил совершенствовалась система их базирования. При этом союзники придерживались принципа приближения пунктов базирования противолодочных кораблей и самолетов к важнейшим коммуникациям. Большое внимание уделялось развитию систем наблюдения, разведки и связи на театре военных действий.

Исключительно важное значение играло восполнение потерянного тоннажа. В первые два с половиной года строительство торговых судов не компенсировало потери в тоннаже. Только с конца 1942 г. построенный Англией и США торговый тоннаж сравнялся с понесенными потерями. Всего же за войну только на американских верфях построили суда общим тоннажем 34 622 тысячи брутто-регистрационных тонн (1939 г. — 101 тыс. брт; 1940 г. — 439 тыс. брт; 1941 г. — 1169 тыс. брт; 1942 г. — 5339 тыс. брт; 1943 г. — 12 384 тыс. брт и т. д.)

Всеми вопросами, связанными с судоходством, ведал отдел торгового мореплавания. Функции этого отдела состояли в определении объема перевозок по основным направлениям; распределении между ними имевшегося тоннажа; организации конвоирования судов; установлении пунктов формирования и назначение конвоев и регулярности их движения; разработка документов по плаванию в конвое и обобщение опыта конвойной службы; осуществлению контроля

за судами, совершавшими переходы в одиночку, и занимавшимися рыболовством. Отдел торгового мореплавания ведал также вопросами вооружения торговых судов и военной подготовки их команд.

Основной формой применения сил союзных флотов по обороне атлантических коммуникаций в условиях, когда было необходимо обеспечить регулярное судоходство по нескольким направлениям, стали систематические боевые действия.

К основным способам применения сил в обороне судоходства можно отнести:

- организация системы конвоев;
- поиск и уничтожение подводных лодок в районах их боевых действий на коммуникациях;
- борьба с подводными лодками на выходах из баз и на переходах в районы боевого предназначения, иными словами блокада подводных лодок;
- уничтожение подводных лодок в базах и нанесение ударов по центрам их строительства.

Эти способы во время войны постоянно развивались и совершенствовались.

Система конвоев являлась главным способом защиты судоходства и применялась с первых дней войны и предусматривала:

- определение маршрутов конвоев;
- назначение пунктов формирования и прибытия конвоев каждого маршрута;
- регулярность движения конвоев на каждом направлении;
- определение состава и скорости движения конвоя;
- согласование движения конвоев различных (трансокеанских и местных) маршрутов;
- выделение эскортных сил для охранения судов и организацию их применения на каждом из конвойных направлений; — назначение маршрутов судам, совершавшим одиночные переходы.

Практически система конвоев предусматривала оборону и централизованное управление всей массой судов, участвовавших в снабжении Англии.

Первоначально в состав конвоев включались суда со скоростью около 10 узлов. Военские конвои формировались из судов, имевших скорость более 13 узлов, и обеспечивались мощным охранением. Суда же со скоростью менее 9 и более 15 узлов следовали через океан самостоятельно. Но увеличившиеся потери среди одиночно следовавших транспортов привели к изменению существовавших пределов. С августа 1940 г. конвои стали подразделяться на быстроходные (средняя скорость 9—10 узлов) и тихоходные (7—8 узлов). Суда со скоростью менее 7 узлов и более 15 узлов следовали через океан самостоятельно. Попытка Адмиралтейства с целью повышения оборачиваемости тоннажа направлять через океан в одиночку суда со скоростью выше 13 узлов привела к увеличению потерь транспортов, и от нее отказались.

По соглашению Атлантический океан был разделен на две зоны — западную (американскую) и восточную (английскую), в каждой из которых конвои следовали под управлением соответствующего командования. Вместе с положительными сторонами система конвоев имела один существенный недостаток — снижение на 15—30% оборачиваемости тоннажа.

Первоначально конвоирование судов осуществлялось лишь в наиболее опасных от немецких подводных лодок районах (в пределах 200—400 миль от побережья Англии). При этом для охранения конвоя из 40—50 транспортов выделялось всего 3-4 эскортных корабля. Пройдя назначенный для конвоирования район, корабли охранения возвращались обратно или же встречали конвой, следовавший с запада, и сопровождали его в английские порты. Следовавшие на запад транспорты в течение суток следовали вместе, а затем строй «рассыпался» и каждое судно следовало по назначению самостоятельно.

Расширение зоны деятельности немецких подводных лодок потребовало увеличения дальности сопровождения судов боевыми кораблями, а после того как в мае 1941 г. очередной конвой был атакован группой немецких подводных лодок почти в центре Северной Атлантики (40° западной долготы), потопившей девять судов, охранение осуществлялось

на всем протяжении перехода через океан. При этом первоначально эскортирование судов велось по принципу эстафеты (смешное конвоирование, или конвоирование по этапам). На западных участках маршрутов эскортирование осуществляли из канадских, а на восточных — из английских баз. В центральной части Северной Атлантики эскортирование производилось кораблями с Исландии. В пределах действий самолетов с береговых аэродромов конвой прикрывались противолодочной авиацией. Она действовала на удалении 700 миль от Британских островов, 600 — от побережья Канады, 400 — от Исландии. Только в центральной части Северной Атлантики оставался небольшой участок, в котором конвой не прикрывались с воздуха.

Со второй половины 1942 г. союзники перешли к сквозному конвоированию, при котором боевые корабли сопровождали суда от пунктов формирования конвоев до пунктов их прибытия. Это стало возможным благодаря появлению крупных эскортных кораблей с большой дальностью плавания и решением вопроса пополнения в море запасов топлива (для этого в состав конвоя стали включать до 8 танкеров). Введение сквозного конвоирования упростило систему конвоирования в целом, позволило более экономно и рационально расходовать эскортные силы, а следовательно, и усилить непосредственное охранение каждого конвоя. С оборудованием аэродромов на Азорских островах стало возможным прикрытие конвоев авиацией над всей Северной Атлантикой. В случае следования конвоев южными маршрутами, где авиация берегового базирования не могла прикрыть суда, в состав конвоя включали эскортные авиапосы.

В 1944 г. союзники провели еще одну реорганизацию системы конвоев в Атлантике, предусматривая разделение конвоев по скорости хода на три категории (вместо существовавших двух) — быстроходные (10 узлов), среднескоростные (9 узлов) и тихоходные (8 узлов). Конвой стали более крупными — от 80 до 100 судов. Самый крупный конвой, пересекший Атлантику в августе 1944 г., имел в своем составе 167 судов. В зависимости от числа колонн в

конвоях, последние подразделялись на малые (менее 4 колонн), средние (от 4 до 8 колонн), большие (от 9 до 13 колонн) и очень большие (более 13 колонн).

Обычным походным порядком транспортов в конвое являлся строй фронта кильватерных колонн. При этом ширина ордера значительно превышала его глубину. Это было сделано для затруднения выполнения повторных атак немецкими подводниками и для более эффективного использования гидроакустических станций кораблей охранения. При этом в центре ордера размещались транспорты с наиболее ценными грузами (с танками, самолетами, боеприпасами, войсками), а вокруг них располагались суда, груженные сырьем. В первой линии строя фронта на одном из транспортов находился командир конвоя, а командир эскорта был на одном из кораблей охранения, располагавшемся в носовых секторах ордера.

Основной тактической единицей корабельных противолодочных сил, использовавшихся в качестве ближнего охранения конвоя (эскорта), была так называемая эскортная группа, представлявшая из себя нештатное корабельное формирование. Отмечено, что и американское, и английское командование стремилось к стабильному составу этих групп и по возможности старалось использовать их в одних и тех же районах. По мере увеличения численности кораблей охранения в составе эскортной группы ближнее охранение конвоя стало строиться в две линии, а часть кораблей эскортной группы стали использовать в качестве сил дальнего охранения, располагавшегося на наиболее угрожаемых направлениях в 6—12 милях от конвоя.

С осени 1942 г. с целью усиления обороны конвоев в районах с повышенной подводной угрозой стали формироваться корабельные поисково-ударные группы — так называемые группы поддержки. Последние усиливали непосредственное охранение конвоя или вели самостоятельный поиск подводных лодок впереди по курсу или на наиболее угрожаемом направлении на расстоянии от него до 100 миль. Такие меры позволили увеличить глубину обороны конвоев и организовать длительное преследование подводных лодок, обнаруженных силами охранения

или поддержки конвоев. Включение с весны 1943 г. в состав сил охранения эскортных авианосцев еще больше усилило и активизировало оборону конвоев, а также увеличило ее глубину. С начала войны и до мая 1943 г. включительно из 201 подводной лодки противника, уничтоженной противолодочными силами в Атлантике, 150 (75%) приходилось на долю сил охранения конвоев и только 51 (25%) на долю других сил, так называемых сил наступательных действий. Всего же силами охранения и поддержки конвоев уничтожено в Атлантике и прилегающих морях более 280 подводных лодок (более 50% этих потерь приходится на 1943 г.).

В целом же к 1943 г. организация обороны конвоев представляла из себя «подвижную зону господства» с радиусом 100—150 миль от охраняемых транспортов. Такая организация защиты судоходства полностью себя оправдала. За весь период войны в составе конвоев немецкими подводными лодками было потоплено только 676 судов (28% от всех потерь). При этом подавляющая часть этих потерь приходится на сентябрь 1939 г. — май 1943 г. Особо эффективным способом защиты судов являлись конвой, имевшие и корабельное, и воздушное охранение. За время войны в таких конвоях в Атлантике было потоплено всего 25 судов (1% от общих потерь).

Большое значение союзное командование уделяло борьбе с немецкими подводными лодками в районах судоходства, не связанных непосредственно с обороной конкретных конвоев. На подходах к базам и портам англичане организовали корабельные противолодочные дозоры, а в районах до 200 миль от побережья Британских островов поиск подводных лодок осуществляли подводные силы и авиация. Однако через 2,5 года после начала войны союзное командование пришло к выводу, что в условиях нехватки противолодочных сил ведение наступательных сил малоэффективно. К тому же отвлечение сил от оборонительных мероприятий, связанных с системой конвоев, приводило к снижению эффективности обороны коммуникаций в целом. Эти действия были по существу свернуты. Но с ростом численности противолодочных сил с весны

1943 г. к ним возвратились вновь. Особенно эффективными в борьбе с подводными лодками в районах оказались авиапосные группы поддержки, фактически противолодочные поисково-ударные группы. В конце войны с целью недопущения подводных лодок в особо важные районы судоходства американцы дважды создавали противолодочные подвижные барьеры (2 конвойных авиапоса и до 20 других противолодочных кораблей) на маршрутах развертывания подводных лодок в открытой части океана. Это явилось новым методом борьбы с подводными лодками. Всего в районах судоходства вне связи с обороной конкретных конвоев было уничтожено более 190 подводных лодок. При этом около 80% этих потерь приходилось на два последние года войны.

Таким образом, действия по борьбе с подводными лодками в районах судоходства, в начале войны носившие ограниченные масштабы и практически направленные лишь на затруднение развертывания подводных лодок и пребывания их в районах боевого предназначения, к концу войны приобрели большой размах и превратились в активную борьбу с подводными лодками, предусматривавшую их поиск и уничтожение в районах судоходства. На базе качественного и количественного роста противолодочных сил и средств увеличивались масштабы и глубина воздействия на подводные лодки в интересах обороны судоходства и других действий наступательного характера.

Большое внимание уделяли союзники борьбе с подводными лодками на выходах из баз и переходах в районы боевых действий. При этом блокадные действия против подводных лодок велись в течение всей войны. Они начались с постановки минных заграждений на выходах из Северного моря. Постепенно они переросли в противолодочные рубежи. Всего в результате блокадных действий в Атлантике и прилегающих морях (без Средиземного) было уничтожено около 130 подводных лодок, более 70% этого числа приходится на два последних года войны. В базах союзникам удалось уничтожить всего 57 подводных лодок, из которых 30 единиц было уничтожено в 1945 г.

Динамика строительства и потерь германских подводных лодок

Год	Построено ПЛ	Потеряно ПЛ	Удельный вес потерь, %
1939 г.	18	9	50
1940 г.	50	22	44
1941 г.	219	35	16
1942 г.	222	85	38,3
1943 г.	292	237	81,2
1944 г.	283	248	87,6
1945 г.	59	145	245
Итого	1143	781	68,3

Причины потерь германских подводных лодок

Год	Береговая авиация	Палубная авиация	НК	НК и авиация	Другие причины	Всего
1939 г.			6		3	9
1940 г.		1	13	2	6	22
1941 г.	2,5		25,5	1	6	35
1942 г.	35	2	31	8	9	85
1943 г.	118	24	56	17	22	237
1944 г.	97	18	73	18	42	248
1945 г.	77	1	46	2	19	145
Всего	329,5	46	250	48	107	781
Доля, %	42,2	5,9	32,2	6,1	13,6	100

Нетрудно заметить, что планируя действия подводных лодок, германское командование широко учитывало опыт Первой Мировой войны, но, как оказалось, не всегда умело. Уже в конце Первой Мировой войны наметилась тенденция роста подводных маневренных элементов подводных лодок, а следовательно, и переноса центра тяжести их действий под воду. Но в германском флоте по-прежнему уповали на их действия в надводном положении. Несостоятельными оказались концепция «суммарного тоннажа» и попытки решить задачу одним родом сил.

С первых дней войны, ориентируясь на господствовавшую концепцию ведения «крейсерской войны», германское командование большие надежды возлагало на крупные подводные корабли. При этом обладавшие высокой боевой устойчивостью боевые корабли они планировали использовать в районах, где проходили наиболее важные коммуникации противника, а вспомогательные крейсеры — на слабоохраняемых сообщениях. Еще до начала военных действий в Атлантическом океане были развернуты «карманные линкоры» «Адмирал граф Шпее» и «Дойчланд», которые и начали нарушать коммуникации с конца сентября 1939 г. Командирам кораблей предписывалось, нападая на конвои и одиночные суда, чаще менять районы боевых действий, а также не входить в районы нахождения своих подводных лодок. Вступать в бой даже со слабым противником разрешалось лишь при условии, если это будет способствовать решению основной задачи, то есть нарушению судоходства противника. Этих принципов немецкие командиры подводных кораблей придерживались в течение всей войны.

Действия германских подводных сил вынудили англичан привлекать крупные силы для их нейтрализации или же вытеснения из районов оживленного судоходства. Оценивая эффективность действий подводных сил немецкого флота, практически все исследователи говорят о числе потопленных и захваченных судов и об их суммарном тоннаже. Но мало кто учитывает еще и то, что своими действиями они отвлекали крупные группировки сил флотов для борьбы с ними. Например, для нейтрализации двух немецких рейдеров «Адмирал граф Шпее» и «Дойчланд» 31 октября 1939 г. англичане создали девять соединений, в состав которых входило более 20 кораблей основных классов. Правда, после потопления карманного линкора «Адмирал граф Шпее» эти соединения были расформированы. Однако английским командованием аналогичные меры принимались каждый раз, как только становилось известно, что в море вышли крупные корабли германского флота.

Наибольшую трудность для германских кораблей представляло развертывание, поскольку приходилось преодолевать

достаточно плотную английскую блокаду. Прибыв в районы боевых действий, рейдеры приступали к поиску и уничтожению как одиночно следовавших судов, так и слабоохраняемых конвоев. При этом они действовали в обширных районах, часто выходя за пределы Атлантики. Опасность обнаружения авиацией берегового базирования выпуждала командиров уходить из районов оживленного судоходства в открытую часть океана. Из-за плохо организованной разведки рейдеры выпуждены были в поисках противника «прочесывать» обширные районы, рискуя встретить превосходящие неприятельские силы. Постоянное возрастание возможностей английской разведывательной авиации и радиоразведки и наличие на торговых судах средств радиосвязи исключали возможности длительного, скрытного, а следовательно и безопасного пребывания подводных кораблей в океане. Трудности заключались еще и в отсутствии развитой системы базирования, что затрудняло снабжение кораблей, прежде всего топливом. Для обеспечения боевой деятельности рейдеров немецкое командование было выпуждено развертывать в различных районах океана до 12 судов снабжения и танкеров. В этой связи уничтожение судов обеспечения рейдеров было одной из важнейших задач английского флота.

Линейные корабли и тяжелые крейсера использовались для борьбы с английским судоходством только в первый период войны. Семь крупных подводных кораблей (из 8) ВМС Германии, принимавшие участие в этих действиях, сделали только по одному боевому походу в Атлантику продолжительностью от нескольких дней до 5,5 месяцев. Как правило, корабли действовали одиночно. Лишь «Шархорст» действовал в паре с «Гнейзенау», а «Бисмарк» — с «Принцем Ойгеном».

После гибели линкора «Бисмарк» (27.5.1941) и после того, как «Лютцов» и «Хиппер» в районе Нордкапа попытались атаковать конвой, но были отогнаны 5 эсминцами из состава сил охранения, Гитлер приказал прекратить действия крупных подводных кораблей в Атлантике. Гросс-адмирал Э. Редер, ранее ратовавший за подводный флот и крейсерские операции, попал в немилость. В гневе

Гитлер приказал разоружить все крупные корабли, а их артиллерию использовать для береговой обороны и противовоздушной обороны портов и баз. «Господин гросс-адмирал, — орал на Редера Гитлер, — этот день в свое время приобретет историческое значение. Я буду первым, кто отказался от больших кораблей, и все страны последуют моему примеру, когда они увидят, что такие корабли бесполезны, так как их время прошло».

Всего германские линкоры и тяжелые крейсера с сентября 1939 г. по июнь 1941 г. уничтожили и захватили 59 судов тоннажем около 332 тысячи брутто-регистражных тонн, в том числе 5 судов (21 тысяча брутто-регистражных тонн) в Индийском океане. В ходе этих действий немцы потеряли тяжелый крейсер «Адмирал граф Шпее» и новейший линкор «Бисмарк». При этом немецкие корабли потопили английский линейный крейсер «Худ» и два вспомогательных крейсера. Следует учесть и тот факт, что даже своим пребыванием в Атлантике крупные корабли в полном смысле слова «парализовывали» британское судоходство, поскольку нарушали графики перехода конвоев с исключительно важными для Великобритании грузами.

Эффективность подводных рейдеров оказалась ниже эффективности подводных лодок. В среднем на месяц пребывания одного рейдера в море приходилось 17,8 тысяч брутто-регистражных тонн потопленного тоннажа, в то время как у лодок эта цифра составляла более 20 тысяч брутто-регистражных тонн.

Вспомогательные крейсера германского флота были переоборудованы из быстроходных (14—18 узлов) транспортов с большой дальностью плавания. С 1940 по 1942 г. вступило в строй 11 вспомогательных крейсеров. Их вооружение состояло из 150-мм орудий, 4—6 торпедных аппаратов, 5—7 зенитных пушек и нескольких пулеметов. Кроме того, они могли принять до 400 мин. Боевые действия вспомогательных крейсеров начались весной 1940 г. Маскируясь под торговые суда нейтральных стран, вспомогательные крейсера действовали на слабоохраняемых удаленных коммуникациях в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах.

Из 11 переоборудованных вспомогательных крейсеров только 9 участвовали в боевых действиях. При этом 5 крейсеров были потоплены. Из сумевших возвратиться в свои базы рейдеров, лишь «Тор» вышел на повторное рейдерство, в ходе которого был уничтожен. Остальные корабли сделали по одному боевому походу. Продолжительность рейдерства составляла от 4,5 до 20 месяцев.

Немецкие вспомогательные крейсера потопили и захватили на океанских и морских театрах военных действий 129 судов союзных и нейтральных стран суммарной вместимостью около 801 тысячи брутто-регистрационных тонн, в том числе в Атлантике — 72 судна (427 тыс. брт), в Индийском океане — 40 (267 тыс. брт) и в Тихом — 17 (107 тыс. брт). Несмотря на то, что вспомогательные крейсера уничтожили больше судов, чем боевые корабли, их эффективность оказалась почти в три раза меньше чем у линкоров и тяжелых крейсеров. Они топили за месяц пребывания в океане всего 6,5 тысяч брутто-регистрационных тонн тоннажа.

Всего немецкие крупные подводные корабли и вспомогательные крейсера потопили и захватили 188 судов общим тоннажем 1132 тысячи брутто-регистрационных тонн. При этом на долю вспомогательных крейсеров приходится почти три четверти (71%) этих потерь. В борьбе на коммуникациях германский флот потерял два линкора, тяжелый крейсер, семь вспомогательных крейсеров и несколько судов снабжения.

С целью недопущения немецких рейдеров в открытую часть Атлантического океана английское командование организовало систему дальней блокады, которая предусматривала ведение воздушной разведки баз противника, развертывание на подходах к ним подводных лодок, а также ведение воздушных и корабельных дозоров в Английском канале и между побережьем Британских островов и Скандинавского полуострова. После захвата немцами Норвегии блокадные дозоры были перенесены на линию Великобритания — Гренландия. В базах метрополии находились мощные силы поддержки блокадных дозоров, которые предназначались для уничтожения прорывавшихся в океан рейдеров.

В ходе борьбы с немецкими рейдерами английский флот провел операции по уничтожению сил флота противника в море, которые характеризовались огромными пространственными размахами и привлечением к ним крупных группировок сил флота. Это операции против линкоров «Адмирал граф Шпее», «Бисмарк» и «Шарнхорст», особенностями которых было то, что немецкие корабли были ограничены в выборе направлений отхода и не имели в Атлантике опорных пунктов. Основной метод борьбы англичан с надводными рейдерами состоял в нанесении по ним предварительных ударов для уменьшения скорости и последующего уничтожения превосходящими силами.

На прибрежных коммуникациях южной и восточной Англии действовали немецкие эскадренные миноносцы и торпедные катера. Эсминцы использовались преимущественно для постановки активных минных заграждений на прибрежных коммуникациях у восточного побережья Британских островов. Основным способом их применения были скрытые почные минные постановки группами кораблей (до 11 единиц). Особенно интенсивно они действовали в октябре 1939 г. — феврале 1940 г., когда было поставлено 1800 мин. С конца 1941 г. эскадренные миноносцы и миноносцы привлекались лишь для постановки оборонительных минных заграждений. Всего немецкими надводными кораблями поставлено в активных и оборонительных минных заграждениях около 17 тысяч мин — почти две трети от всех мин, поставленных за весь период войны.

Торпедные катера действовали в проливе Ла-Манш и на подходах к восточному и южному побережьям Британских островов, а после открытия второго фронта — у побережья Бельгии и Голландии. Катера действовали небольшими группами, преимущественно в темное время суток или при плохой видимости. Всего торпедные катера потопили 95 судов общей вместимостью около 197 тысяч брутто-регистрационных тонн. В общей сложности надводные силы Германии потопили 283 судна общей вместимостью около 1325 тысяч брутто-регистрационных тонн.

К началу войны в составе военно-морских сил Германии морской авиации не было. Германское авиационное

командование считало, что авиация одинаково успешно может решать задачи как над сушей, так и над морем. Вместо создания морской авиации оно пошло по пути специализации отдельных частей ВВС для решения задач на морском направлении. Война показала порочность подобных взглядов. Первых крупных успехов против морских перевозок немецкая авиация добилась в ходе эвакуации англо-французских войск из Дюнкерка (28 мая — 4 июня 1940 г.), потопив около 30 боевых кораблей и свыше 200 различных судов и катеров. Усилия германской авиации в борьбе с морскими перевозками противника нарастали до мая 1941 г. В этот период она делала ежемесячно более 2000 самолето-вылетов в район английских коммуникаций. Потери Англии в тоннаже от действий авиации достигли в апреле 323 тысячи брутто-регистрационных тонн (из общих потерь 687 тыс. брт), превысив результаты действий подводных лодок. Однако эти успехи германской авиации были кратковременными, в мае 1941 г. гитлеровское руководство стало перебрасывать авиацию на восток, готовя нападение на Советский Союз. Всего за 22 месяца первого периода войны германская авиация потопила более 200 кораблей и судов тоннажем около 1,4 миллиона брутто-регистрационных тонн, причем почти половина потерь приходилась на последние три месяца этого периода (март — май 1941 г.). Авиация выставила 6800 мин и уничтожила несколько судов в ходе ударов по портам.

Основным методом использования авиации вначале была «свободная охота» одиночных или небольших групп бомбардировщиков. Из-за нехватки торпедоносцев их решалось использовать только против разведанных конвоев (немцы имели всего 24 торпедоносца). По мере накопления опыта стали практиковаться групповые удары однородной, а затем и разнородной авиации. В основе групповых действий разнородной авиации лежал принцип эшелонирования ударов, когда за атаками бомбардировщиков следовали атаки торпедоносцев. Массированное использование авиации приносило ощутимые результаты. Взаимодействие ударной авиации организовывалось в основном только с подводными лодками, причем на оперативном

уровне. Оно состояло в определении районов действий подводных лодок и авиации против одних и тех же конвоев. При этом авиация действовала в прибрежной зоне, а подводные лодки — мористее.

Несмотря на недооценку германским командованием роли авиации в действиях на морских сообщениях, она заняла второе место по числу потопленного тоннажа в Атлантике. Она уничтожила 2 миллиона 36 тысяч брутто-регистрационных тонн тоннажа, что составило 12,4% от общих потерь союзников на этом театре военных действий. Однако после нападения Германии на Советский Союз действия авиации на коммуникациях резко снизились и носили эпизодический характер и больше никогда не достигали уровня первой половины 1941 г.

Основным оружием немецкой авиации на протяжении всей войны были бомбы. Торпедное оружие, более эффективное против судов, применялось в ограниченных масштабах. Из 582 судов, потопленных авиацией, только 11 были уничтожены авиационными торпедами. Не было должным образом отработано и тактическое взаимодействие между группами бомбардировочной и торпедоносной авиации, которые действовали, как правило, самостоятельно.

В ходе первых ударов германской авиации по конвоям выяснилось, что без истребительного прикрытия зенитная артиллерия кораблей охранения и транспортов не обеспечивала надежную противовоздушную оборону, защиту конвоев. В прибрежной зоне истребительное прикрытие конвоев осуществлялось самолетами наземного базирования, базировавшимися в отведенных зонах. При этом в каждой зоне было установлено базирование истребителей из расчета прикрытия группой истребителей нескольких одновременно совершавших переход конвоев. Усиливалась также противовоздушная оборона, защита самих конвоев за счет включения в состав их охранения кораблей с сильной зенитной артиллерией. Для защиты конвоев вне пределов досягаемости истребительной авиации наземного базирования союзники использовали самолеты палубного базирования, включая в состав конвоев так называемые МАК-шпы или эскортные авианосцы.

Подведу некоторые итоги по действиям военно-морских и военно-воздушных сил Германии на коммуникациях в Атлантическом океане. В результате действий германского флота и авиации союзные и нейтральные страны потеряли в Атлантике и прилегающих морях (без Средиземного) 3837 судов суммарным тоннажем 16 692 090 брутто-регистрационных тонн. Основная часть потерь судов приходится на Северную Атлантику. Однако, добившись в целом неплохих результатов, германский флот не смог решить задачу срыва снабжения Великобритании важнейшими видами стратегического сырья и продовольствием. С самого начала войны основным родом сил в действиях по нарушению атлантических коммуникаций явились подводные лодки. На их долю приходится 12 807 тысяч брутто-регистрационных тонн или 76% потопленного тоннажа.

На втором месте по количеству потопленного тоннажа стоит немецкая авиация, которая уничтожила 2036 тысяч брутто-регистрационных тонн или 12,4% от общих потерь тоннажа союзников на этом театре военных действий. Авиация лишь показала ее огромные возможности в этом виде боевых действий, далеко не исчерпав их.

Надводные корабли потопили и захватили 283 судна суммарным тоннажем 1325 тысяч брутто-регистрационных тонн. Однако значительная часть этих судов уничтожена за пределами Атлантического океана. В Атлантике и прилегающих морях (без Средиземного) они уничтожили 221 судно (935 тыс. брт). Потери союзников от подводных кораблей составили всего 5,5% потопленного тоннажа — в два раза меньше, чем от авиации и в 14 раз меньше, чем от подводных лодок. На мины (и неустановленные причины) приходится 5,9% потерь союзного тоннажа. Примечательно, что потери только английских судов от минового оружия составили 271 единицу — больше, чем от надводных кораблей.

В целом англо-американцам удалось защитить свое судоходство в Атлантике. Важнейшее значение при этом сыграли количественный и качественный рост сил и средств защиты коммуникаций и восполнение потопленного противником тоннажа. Поскольку основным родом сил, действовавшим на коммуникациях, были немецкие под-

водные лодки, проблема защиты судоходства облегчалась, так как основной задачей была противолодочная оборона. Для защиты судоходства союзники привлекали все рода сил флота, а также группировки авиации военно-воздушных сил. Наиболее крупные успехи в уничтожении подводных лодок в Атлантике принадлежали авиации. Из общего числа уничтоженных в Атлантике немецких подводных лодок (703 единицы) на долю авиации приходится 345 единиц (49,2%), на долю надводных кораблей — 228 (32,5%); 40 подводных лодок (5,7%) уничтожены совместными ударами авиации и надводных кораблей. Следовательно, воздушными и надводными силами уничтожено 87,4% подводных лодок противника. Подводные лодки против подводных лодок использовались ограничено. Ими было уничтожено всего 13 подводных лодок (1,7%). 30 подводных лодок (4,2%) погибло в результате аварий и от неустановленных причин.

Основным способом защиты судоходства в Атлантике была система конвоев. Потери судов из состава трансатлантических конвоев составили менее 1% от общего числа переходов судов, совершенных в этих конвоях во время войны.

Важнейшей задачей советского Северного флота и военно-морских сил США и Англии была защита морских сообщений по которым в Советский Союз доставлялись ленд-лизские грузы. В период «холодной» войны, да и позднее в период «оттепели» о поставках в СССР грузов во время Великой Отечественной войны по ленд-лизу старались не говорить, а если уж и говорили, то всегда называли одну цифру — чуть более 4% от масштабов производства боевой техники отечественной промышленностью. Все исследователи подчеркивали, что эти мизерные поставки, конечно, никакой или почти никакой роли не сыграли. При этом никогда и нигде не упоминалось о содержании поступивших из США грузов и не анализировалась их ценность. Сведения всегда считались секретными, поэтому истину, кроме сильных мира сего, никто не знал.

Приведу некоторые цифры. Из Великобритании в Советский Союз транспортированы 7400 самолетов, 4292 танка,

5000 противотанковых орудий, из США — 14 795 самолетов, 7500 танков, 37 600 грузовых автомобилей, 51 000 джипов, 8000 тягачей, а также другие грузы, среди которых находились радиолокационные и гидроакустические станции, снаряды, медикаменты, продовольствие... По отдельным видам техники ленд-лизские поставки были не такими уж и мизерными, как их хотели представить советские политики. В частности, по автомобилям они составили 70%, по танкам — 12, по самолетам — 10 (но к этому мы еще вернемся), в том числе по морской авиации — 29% от количества техники, производимой в СССР. От США, Великобритании и Канады советский Военно-Морской Флот получил 539 кораблей и катеров различных типов. Особенно ценными были 99 тральщиков и 53 десантных корабля, барж и катеров. Следует подчеркнуть, что некоторые виды поставляемой из-за границы техники в нашей стране не выпускались вообще: это десантные корабли, радиолокационные и гидроакустические станции и др. Например, от союзников СССР получил 1864 радиолокатора и 1341 радиостанцию.

Благодаря поставкам грузовых автомобилей и тягачей во много раз повысились маневренные возможности советской пехоты. Вряд ли без столь внушительного подвижного состава Красная Армия смогла бы провести 10 стратегических операций в кампанию 1944 г. (До середины 50-х гг. эти операции называли «Сталинскими ударами»). Нет смысла доказывать очевидное. Достаточно посмотреть на масштабы перевозок войск и грузов в этих операциях. Это миллионы человек и сотни тысяч тонн боеприпасов, продовольствия и других воинских грузов. Следовательно, значимость ленд-лизских грузов, а также флотов, обеспечивших их доставку, была огромной. Значительно больше упоминаемых 4%.

По северному маршруту, самому короткому и в то же время самому опасному, в Советский Союз за годы войны было доставлено 4 миллиона тонн грузов, что составило 22,7% от общего количества поставок. Доставка грузов по этому маршруту занимала всего 10—14 суток. С мая 1942 г. грузы стали перевозить через Южную Атлантику, Индий-

ский океан, Персидский залив, Иран и по Каспию в порты Советского Союза. По этой трассе доставлено 4,2 миллиона тонн (23,8%), а по тихоокеанскому пути — 8 миллионов тонн (47,1%). Доставка грузов по тихоокеанской трассе без учета провоза железнодорожным транспортом занимала 18—20 суток, а через Атлантический и Индийский океаны — около 75 суток. Через Черное море доставлено всего 681 тысяча тонн грузов, а через Советскую Арктику — 452 тысяча тонн.

Что же представлял собой ленд-лиз? Первым шагом по оказанию помощи воевавшим против Гитлера странам стала отмена конгрессом США эмбарго на поставку так называемых запретных или контрабандных грузов, установленных законом о нейтралитете от 1937 г. Но в связи с тем что не все воевавшие страны имели достаточные валютные резервы, президент США Ф.Д. Рузвельт подал идею о возможности передачи вооружений взаймы на определенных военно-экономических условиях. Билль о ленд-лизе вынесли в сенат и в палату представителей 10 января 1941 г. Слушания по законопроекту шли почти 2 месяца; дебаты происходили на всей территории Соединенных Штатов. Только 8 февраля 1941 г. палата представителей американского конгресса одобрила этот законопроект. Месяц спустя после детальных обсуждений билль одобрил сенат. 11 марта 1941 г. под текстом закона о ленд-лизе появилась подпись президента США Ф.Д. Рузвельта.

12 июля 1941 г. Советский Союз и Великобритания подписали соглашение о совместных действиях против фашистской Германии. В соответствии с этим договором 16 августа 1941 г. Советскому Союзу представлялся кредит в 10 миллионов фунтов стерлингов из расчета выплаты 3% годовых сроком на 5 лет. С 6 сентября того же года поставки из Великобритании начали проводиться на условиях ленд-лиза. В конце июля 1941 г. в Москве обсуждались некоторые аспекты будущих поставок с советником президента США Г. Гопкинсом. Через три месяца на встрече представителей США, Великобритании и СССР состоялась договоренность по всем вопросам и был подписан Московский договор. На основании этого документа в обмен на поставляемые по ленд-лизу грузы Советский

Союз обязался расплачиваться с США и Великобританией некоторыми видами стратегического сырья, а также предметами традиционного российского экспорта. В обмен на воинские грузы союзники получали от СССР хромовую и марганцевую руду, золото, платину, лес, пушнину.

21 августа 1941 г. из Хваль-фьорда вышел первый союзный конвой «QP-1», состоявший из семи транспортов. Конвою присвоили кодовое наименование «Дервиш». 31 августа он без потерь прибыл в Архангельск, а 28 сентября 1941 г. отправился в обратный путь. Из США ленд-лизские грузы стали поступать только с 7 ноября 1941 г., до этого они шли в счет кредита в 90 миллионов долларов. Официально закон о ленд-лизе для СССР президент США подписал только 11 июня 1942 г. Всего по северному маршруту в обоих направлениях проследовали 77 союзных конвоев (1464 судна). По другим маршрутам суда следовали самостоятельно, как правило, по одному-два и без охранения.

Теперь о самолетах. В годы Великой Отечественной войны советская промышленность выпустила около 145 000 самолетов различных типов. Основными являлись фронтовые бомбардировщики и истребители: их насчитывалось 17 877 и 59 602 единиц соответственно. По ленд-лизу получено 3632 фронтовых бомбардировщиков и 13 852 фронтовых истребителей, что составило 20 и 16% от количества изготовленных в СССР. Это в 4-5 раз больше приводимой цифры — 4%, которая сама по себе ни о чем не свидетельствует. Если брать в расчет только те типы самолетов, которые поступали по ленд-лизу, то американцы передали их 32% от произведенных в годы Второй Мировой войны. Значит, картина ленд-лиза полностью изменится, и поднимает авторитет торгового и военного флотов.

На протяжении всей войны задача защиты союзных конвоев для Северного флота была одной из главных. Прибытие каждого конвоя контролировалось не только паркомом Военно-Морского Флота, но и Ставкой и даже Верховным Главнокомандующим. Ответственность за весь маршрут от пунктов формирования до пунктов разгрузки конвоев несли англичане. Они создавали круговое охранение

ние транспортов. В его состав входили эскадренные миноносцы, корветы, фрегаты, шлюпы, тральщики и охотники за подводными лодками. Кроме того, формировались отряды ближнего и дальнего или оперативного прикрытия. Они следовали параллельными курсами с конвоем, прикрывая его с южного, наиболее опасного направления. Северный флот в своей операционной зоне лишь усиливал охранение.

Проследим действия сил союзников и Северного флота при проводке конвоя «PQ-16» и «QP-12» в мае—июне 1942 г.

20 мая из Исландии вышел конвой «PQ-16» (30 союзных транспортов, включая 1 судно с катапультной, и 5 советских транспортов, в охранении 5 эсминцев, 2 подводные лодки, 4 корвета, 1 тральщик и 5 траулеров). Позднее к конвою присоединился отряд ближнего прикрытия (4 крейсера и 3 эсминца). Отряд дальнего прикрытия из состава флота метрополии вышел в район западное острова Ян-Майен.

21 мая в 14 часов 55 минут из Мурманска вышел конвой «QP-12» в составе 14 союзных транспортов и 1 советского («Кузбасс»). Океанский эскорт состоял из 6 эсминцев, 1 корабля ПВО, 5 тральщиков. Эсминцы «Грозный» и «Сокрушительный» должны были сопровождать конвой до 30° меридиана восточной долготы. Три торпедных катера стояли в состоянии немедленной готовности к выходу в районе Цып-Наволока.

25 мая конвой разошлись. Конвой «QP-12» продолжал движение без помех со стороны противника.

30 мая входившие в его состав 14 транспортов прибыли в Исландию (транспорт «Кузбасс» из-за неисправности вернулся в Мурманск).

25 мая незадолго до встречи конвой «PQ-16» был обнаружен воздушной разведкой противника. В тот же день последовал первый палет, в котором участвовало 19 торпедоносцев He 111 и шесть бомбардировщиков Ju 88. Противник потерял два Ju 88 и один He 111. Был поврежден транспорт «Карлтон», который в сопровождении траулера повернул на обратный курс. 26 мая транспорт был

потоплен подводной лодкой. В тот же день отряд ближнего прикрытия из-за возросшей воздушной опасности отошел от конвоя.

27 мая конвой подвергался непрерывным воздушным атакам, в которых в общей сложности участвовали семь торпедоносцев He 111 и 101 бомбардировщик Ju 88. Зенитным огнем были сбиты три самолета. Конвой потерял 5 транспортов; 4 транспорта и входивший в состав охранения польский эсминец «Гарланд» получили повреждения. Эсминец самостоятельно направился в Кольский залив, куда прибыл 29 мая.

Среди поврежденных судов был транспорт «Старый большевик». После попадания бомбы на судне начался сильный пожар, который удалось ликвидировать лишь через 8 часов. Справившись с огнем, «Старый большевик» догнал конвой и занял в нем свое место. Несмотря на значительные повреждения, экипаж довел судно до порта назначения и сохранил основную часть груза. Пароход «Старый большевик» был награжден орденом Ленина, капитан И.И. Афанасьев, первый помощник капитана К.М. Петровский и рулевой Б.И. Аказенок были удостоены звания Героя Советского Союза.

28 мая к конвою присоединились эсминцы «Грозный» (капитан 3 ранга Н.В. Королев), «Сокрушительный» (капитан 3 ранга М.А. Курилех) и «Валериан Куйбышев» (капитан-лейтенант А.И. Андреев). В последующие два дня «РQ-16» неоднократно подвергался налетам торпедоносцев и бомбардировщиков противника. Ведя огонь из орудий главного калибра дистанционными гранатами, эсминцы «Грозный» и «Сокрушительный» сбили по 2 самолета, а «Валериан Куйбышев» — 1.

В связи с приближением конвоя к месту назначения гидросамолеты Северного флота 29 мая начали поиск подводных лодок противника на подходах к Кольскому заливу.

29 мая к конвою присоединились вышедшие из Кольского залива шесть английских тральщиков. В тот же день для срыва налетов вражеской авиации семь самолетов ДБ-3Ф бомбардировали аэродром Лаксэльвен, с которого авиация противника нанесла удары по конвоям. На

аэродроме начался пожар, уничтоживший шесть вражеских самолетов.

30 мая бомбардировщики Ju 88 30-й бомбардировочной эскадры под прикрытием истребителей упорно атаковали конвой. На его прикрытии истребители 2-го гвардейского смешанного авиационного полка, Краснознаменного 78-го и 95-го истребительных авиационных полков совершили 149 самолето-вылетов. В воздушных боях были сбиты пять Ju 88 и два Vf 109. Кроме того, имеются данные, что были сбиты еще два Ju 88 и два Vf 109. На аэродром не вернулись три наших истребителя. В воздушном бою над конвоем, сбив три Ju 88, погиб командир авиаполка Герой Советского Союза подполковник Б.Ф. Сафонов. На его боевом счету было 22 самолета противника, сбитых лично, и 3 — в группе. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1942 г. Б.Ф. Сафонову, первому в годы Великой Отечественной войны, было присвоено звание дважды Героя Советского Союза.

В 19 часов в Кольский залив вошла часть конвоя в составе 18 союзных и 3 советских транспортов в сопровождении английских кораблей (3 эсминцев, 2 подводных лодок, 4 корветов, 2 траулера, 1 тральщика). Вместе с Мурманской группой конвоя вернулись эсминцы «Сокрушительный», «Грозный» и «Валериан Куйбышев». 4 союзных и 2 советских транспорта под эскортом 1 эсминца, 1 корабля ПВО и 4 (союзных) тральщиков последовали в Архангельск. В Белом море проводку кораблей и судов осуществляли ледокол «И. Сталин», 1 сторожевой корабль «Дежнев», 1 ледокольный буксир и 2 тральщика. 1 июня 2 транспорта пришли в Молотовск (Северодвинск), 4 — в Архангельск.

Из состава конвоя в английской зоне было потоплено 7 транспортов; 1 транспорт и 1 траулер возвратились в Исландию.

Транспорты конвоя «PQ-16» доставили в СССР 321 танк, 124 самолета, 2507 автомобилей и другие грузы.

С марта 1942 г. все мероприятия по обороне союзных конвоев планировались в форме так называемых конвойных операций, которыми руководил командующий флотом

А.Г. Головки. После того как было сорвано наступление немцев на Мурманск и Полярный, а также после поражения гитлеровских войск под Москвой на северной трассе становилось напряженнее с каждым днем. Если до конца 1941 г. на союзные перевозки немецкое командование по существу не обращало внимания, то уже 14 марта 1942 г. Гитлер подписал специальный приказ об активизации действий своего флота против союзных конвоев. Адмиралу Деницу он приказал сосредоточить в Арктике крупную группировку подводных лодок, а командующему 5-м воздушным флотом генерал-полковнику Штумпфу — сосредоточить на аэродромах Северной Норвегии торпедоносцы He 111. С апреля 1942 г. немецкая авиация приступила к массированным налетам на Мурманск. Первое судно на этой трассе было потеряно 7 января 1942 г. Им оказался английский пароход «Вазиристан», шедший в составе конвоя «PQ-7». А через 10 суток, также от торпеды немецкой подводной лодки, погиб и первый корабль охранения. Это был британский эсминец «Матабеле» из конвоя «PQ-8».

В рамках конвойных операций в своей операционной зоне, которая располагалась восточнее меридиана, проходившего через норвежский порт Тромсе, еще до выхода конвоя из английских портов производилась воздушная разведка. Во время разведывательных полетов вскрывалась обстановка в районе и определялась граница распространения льдов. Полученная информация обобщалась, анализировалась, а затем уже принималось решение на проведение операции. Маршруты движения конвоя старались проложить по возможности севернее, то есть подальше от немецких аэродромов. Как правило, конвои следовали вдоль кромки льда. При подходе конвоя к острову Медвежий интенсивность разведывательных полетов возрастала. Авиация почти непрерывно вела наблюдение за ближайшими аэродромами и военно-морскими базами противника. Развернутым на морских коммуникациях подводным лодкам на период прохождения конвоя предписывалось вести наблюдение за перемещениями крупных кораблей противника и при возможности атаковать их.

Для ослабления сил противника авиация флота наносила удары по его аэродромам; особенно они были мощными при скоплении на аэродроме ударной авиации. Часть истребителей выделялась для перехвата ударной авиации противника. В радиусе действия истребительной авиации она действовала методом «дежурство в воздухе», осуществляя непосредственное прикрытие конвоев от ударов с воздуха. Особенно большое значение уделялось истребительному прикрытию портов.

Часть самолетов и корабельные поисково-ударные группы производили контрольный поиск плавающих мин и подводных лодок противника по маршруту перехода конвоя. Тральщики вели контрольное траление мин на подходных фарватерах, на входе в Кольский залив и в горле Белого моря.

Для усиления непосредственного охранения транспортов из состава Северного флота выделялись эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и большие охотники, которые встречали конвой в районе острова Медвежий, где по приказанию командира конвоя занимали место в общем походном порядке. На период проведения операции повышалась готовность всех сил флота, которые составляли своего рода резерв. Кроме того, осуществлялись навигационно-гидрографическое, гидрометеорологическое, аварийно-спасательное обеспечение, а в зимнее время ледокольная проводка судов в районе Белого моря.

Эти операции явились ответной мерой на действия германского флота в арктических морях. Первая крупная акция гитлеровцев против союзных конвоев под кодовым наименованием «Спортпалас» была проведена в марте 1942 г. На перехват конвоя «QR-8» вышел линейный корабль «Тирпиц» в охранении 3 эсминцев. В результате этой операции был потоплен отставший от конвоя транспорт «Ижора». 4 июля 1942 г. Гитлер отдал приказ о проведении очередной операции под кодовым наименованием «Россельшпрунг» с целью уничтожить конвой «RQ-17». Вот что сохранилось в архиве о трагедии этого конвоя.

27 июня их Хваль-фьорда вышел конвой в составе 36 транспортов (в том числе советские тапкеры «Азербайджан»

и «Допбасс») и 3 спасательных судов. Два судна вскоре получили навигационные повреждения и вернулись. В состав эскорта входили английские корабли: 6 эсминцев, 4 корвета, 2 подводные лодки, 2 корабля ПВО, 7 тральщиков. Коммодор конвоя — Даудинг, командир кораблей эскорта — капитан 3 ранга Брум. Южнее конвоя шел отряд ближнего прикрытия в составе 4 крейсеров и 3 эсминцев (контр-адмирал Гамильтон). В восточной части Норвежского моря маневрировал отряд дальнего прикрытия в составе 2 линкоров, 1 авианосца, 2 крейсеров, 14 эсминцев (адмирал Тови). К 28 июня у побережья Северной Норвегии были развернуты подводные лодки Северного флота К-2, К-21, К-22, Щ-403 и 9 английских. По приказу Ставки Верхового Главнокомандования на аэродромах Кольского полуострова было сосредоточено 234 самолета (к началу операции исправных — 116).

Для разгрома конвоя немецко-фашистское командование разработало операцию «Россельшпрунг» («Ход конем»). В Норвегии было сосредоточено 264 самолета, в том числе 133 бомбардировщика и 57 торпедоносцев. Против конвоя должны были действовать 11 подводных лодок. Две боевые группы надводных кораблей находились в Тройкейме (линкор «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Хипер», 4 эсминца) и в Нарвике (тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Лютцов», 6 эсминцев).

1 июля воздушная разведка противника обнаружила конвой в Норвежском море. На следующий день конвой подвергся первой атаке авиации противника, однако торпедоносцы Не 115 906-й береговой авиационной группы успеха не добились. Один самолет был сбит. Безрезультатными в течение 2-3 июля оказались и действия подводных лодок. 4 июля конвой атаковали торпедоносцы Не 115 906-й береговой авиагруппы и Не 111 26-й бомбардировочной эскадры. Были повреждены 3 союзных судна и советский танкер «Азербайджан». Транспорты союзников были добиты кораблями эскорта, поврежденный «Азербайджан» продолжал следовать с конвоем. Вражеская авиация потеряла три торпедоносца Не 111.

4 июля в 22 часа 30 минут по приказу Британского Адмиралтейства в связи с допесением разведки о выходе в море вражеской эскадры транспорты конвоя «RQ-17» были рассредоточены, а эсминцы непосредственного охранения и корабли ближнего прикрытия отошли на запад для соединения с отрядом дальнего прикрытия.

5 июля около 11 часов немецкая эскадра (лишкор «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Хиппер», «Адмирал Шеер», 7 эсминцев и 2 миноносца) вышли в море. Вскоре в районе к северу от Гаммерфеста подводная лодка К-21 (капитан 2 ранга Н. А. Луний) обнаружила ее, атаковала торпедами лишкор и донесла об этом командованию. В тот же день эскадра была обнаружена самолетом и подводной лодкой англичан, которые также донесли о ее появлении. Перехватив эти радиogramмы, немецкое командование приказало эскадре вернуться в Альтен-фиорд.

5—10 июля немецкая авиация и подводные лодки преследовали и атаковали неохраемые суда конвоя, потопив в северо-восточной части Баренцева моря 20 транспортов и 1 спасательное судно. В эти дни 3-4 эсминца Северного флота ежедневно вели поиск транспортов в районе от Кольского залива до мыса Канин Нос и до параллели пролива Маточкин Шар. В поисках участвовали самолеты ГСТ, каталина, МБР-2, Пе-2. Для прикрытия транспортов с воздуха в Попой был перебазирован 95-й истребительный авиаполк. Авиация Северного флота наносила удары по аэродромам противника. Тральщики Беломорской флотилии производили траление в Белом море. Для перехвата подводных кораблей противника в Порсангер-фиорд были высланы дополнительно подводные лодки Щ-422 и М-173.

6-9 июля в различных бухтах Новой Земли укрылись 11 транспортов и 12 кораблей охранения конвоя «RQ-17».

7 июля сторожевой корабль «Сапфир» (старший лейтенант М.Г. Паровенко), высланный на помощь подходившему к Белому морю танкеру «Донбасс», был атакован 18 немецкими самолетами, которые сбросили на корабль 70 бомб. «Сапфир» отразил все атаки, подбив два бомбардировщика, но от близких взрывов получил серьезные повреждения и потерял ход. Аварийные партии во главе со

старшим лейтенантом-инженером В.Г. Румянцевым и главным старшиной И.О. Воронковым заделали пробоины. Были введены в строй главная машина, радиостанция. Корабль своим ходом дошел до полуострова Канин, где ему на помощь подошли 2 тральщика и спасательное судно «Шквал».

7 июля от Новой Земли в Архангельск вышли 4 союзных транспорта и 11 кораблей охранения (2 корабля ПВО, корветы, тральщики), сгруппировавшиеся в конвой. Во льдах и тумане конвой разделился на две группы. 10 июля в 80 милях к северу от мыса Святой Нос фашистская авиация произвела несколько палетов на конвой, повредив 2 транспорта, которые затем были добиты подводными лодками противника и кораблями охранения. Обеспечивая прикрытия транспортов, самолеты Пе-3 в 60 милях к северу от мыса Святой Нос перехватили группу вражеских бомбардировщиков и в воздушном бою сбили четыре и повредили три Ju 88.

В тот же день оставшиеся 2 транспорта и корабли охранения прибыли в Иоканьгу. Под прикрытием истребителей Пе-3 союзный конвой, усиленный сторожевым кораблем «Гроза», тральщиком Т-101, катером МО № 113, вышел в Архангельск, куда прибыл 11 июля.

9 июля советский тапкер «Донбасс» (капитан М.И. Павлов), американский транспорт «Беллингэм» и английское спасательное судно «Рэтлин» самостоятельно прибыли в Архангельск, отразив по пути несколько палетов фашистской авиации.

10 июля в районе мыса Канин Нос подверглись воздушному палету 4 эсминца Северного флота, возвращавшиеся с поисков транспортов конвоя. Два из них были легко повреждены. Эсминец «Валериан Куйбышев» сбил Ju 88.

11 июля из Иоканьги и Кольского залива в район Новой Земли для поиска транспортов и шлюпок с людьми с потопленных судов вышли тральщик Т-884 и минный заградитель «Мурман». Они обошли бухты южного острова Новой Земли и оказали помощь находившимся там союзным морякам.

16 июля для оказания помощи американскому транспорту «Уинстон Сэйлем» и перевода иностранных транспортов из Иоканьги в Архангельск на Новую Землю вышли тральщики Т-880, Т-883, Т-886 и Т-887 под командованием командира 1-го дивизиона тральщиков Иоканьгской ВМБ капитан-лейтенанта Л.И. Кукора, а из Архангельска — 3 английских корвета, на которых находились офицеры штаба Беломорской военной флотилии и коммодор конвоя «PQ-17» Даудинг. На Новую Землю направился также советский транспорт «Диксон» (капитан О.З. Филатов).

18 июля минный заградитель «Мурман» обеспечил переход поврежденного танкера «Азербайджан» из Русской гавани в Маточкин Шар, где находились 5 иностранных транспортов.

20-24 июля из Маточкина Шара в охранении минного заградителя «Мурман», тральщика Т-884, 3 английских корветов и траулера все эти суда были переведены в Белое море. Командовал конвоем капитан 2 ранга И.Ф. Котцов. В районе острова Колгуев в охранение конвоя вступили эсминцы «Валериан Куйбышев», «Урицкий» и 5 английских кораблей. В Белом море конвой прикрывали истребители.

23 июля тральщики Т-880, Т-883, Т-886, Т-887 и пароход «Диксон» после нескольких дней изнурительной работы сняли с мели транспорт «Уинстон Сэйлем» и вместе с ним вышли с Новой Земли. 28 июля американский транспорт был приведен в Архангельск.

Из 36 транспортов конвоя «PQ-17» 2 судна вернулись в Исландию, до Архангельска дошли 11, 23 погибли, причем 20 из них были потеряны после приказа рассредоточиться. Из 3 спасательных судов до Архангельска дошли 2. На потопленных судах погибло 153 человека. Советскими кораблями и судами было спасено около 300 английских и советских моряков. В море было потеряно 3350 автомашин, 430 танков, 210 самолетов и около 100 тысяч тонн грузов.

В период с 5 по 27 июля корабли Северного флота совершили 193 выхода для поиска, встречи, конвоирования транспортов и для траления мин. Авиация флота выполнила 304 вылета на разведку, поиск и прикрытие транспортов.

После разгрома конвоя «PQ-17» до сентября 1942 г. отправка конвоев в Советский Союз была приостановлена. Вначале англичане ссылались на сильное противодействие со стороны германской авиации и подводных лодок, затем отсрочку с отправкой конвоев они мотивировали подготовкой к Северо-Африканской десантной операции. В этих условиях моряки торговых флотов прибегали к так называемым «капельным рейсам», когда одиночные суда совершали переход без охранения. Первенцем этих сложных рейсов стал пароход «Беломоркапал», совершивший переход из США в СССР. Только в сентябре в обоих направлениях прошли конвои «PQ-18» и «QP-14». И опять У Черчилль уведомил И.В. Сталина об отсрочке конвоев до завершения десантной операции в Северной Африке. Снова в октябре-ноябре 1942 г. пошли «капельные рейсы». Наконец, 17 ноября в условиях сильного шторма и снегопада из Архангельска вышел конвой «QP-15» в составе 28 транспортов и 11 кораблей охранения. В районе мыса Большой Городецкий к конвою присоединились вышедшие из Кольского залива лидер «Баку» и эсминец «Сокрушительный».

20 ноября шторм усилился до 11 баллов. При почти нулевой видимости и частых снежных зарядах в конце концов корабли потеряли конвой. Не дойдя до назначенной точки, «Баку» и «Сокрушительный» получили разрешение возвратиться в базу. Последовательно меняя курс и удерживая скорость 5 узлов, эсминец «Сокрушительный» приближался к берегу. В 14 часов 30 минут в кормовом кубрике услышали сильный треск. Это лопались листы настила верхней палубы между кормовой надстройкой и 130-мм орудием. В течение 3 минут кормовая часть корабля оторвалась и затонула, унеся с собой шестерых матросов, не успевших покинуть румпельное отделение и другие кормовые отсеки. Корабль потерял ход. Бортовая качка достигала 45–50°. Первым получил приказ оказать помощь терпящему бедствие «Сокрушительному» лидер «Баку», который и сам находился в плачевном состоянии. Только в 17 часов 55 минут 21 ноября к «Сокрушительному» подошел эсминец «Разумный». Попытки взять

эсминец на буксир не увеичались успехом из-за сильного волнения. Буксирный конец рвался как топкая пить. Правда, на борт «Разумного» сумел перепрыгнуть один матрос. В 18 часов 15 минут подошли эсминцы «Валериан Куйбышев» и «Урицкий». С помощью сооруженных канатных дорог на «Валериан Куйбышев» удалось принять 179 человек, а на «Урицкий» — всего 11.

Когда корабли отошли от оставшейся на плаву части «Сокрушительного», на его борту оставались 15 человек под командованием командира мино-торпедной боевой части старшего лейтенанта Г. Е. Лекарева. Но не было на борту командира корабля капитана 3 ранга М. А. Курилева, который, нарушив статьи Корабельного устава и традиции русского флота, одним из первых покинул терпящий бедствие корабль.

25 ноября возобновили спасательные работы, направив в район бедствия 2 тральщика. Но ни им, ни ведущим поиск самолетам и подводной лодке не удалось найти эсминец. Всего из экипажа «Сокрушительного» погибло 35 человек: 6 — в момент аварии, 14 — в ходе спасательных работ и 15 — оставшихся на аварийном корабле.

С декабря 1942 г. движение конвоев по северной трассе возобновилось и не прекращалось до конца войны. Немецкое командование не раз предпринимало попытки нарушить судоходство в Арктике, но безуспешно. Всего за годы войны в северные порты Советского Союза прошел 41 конвой, а в обратном направлении убыло 36.

В состав этих конвоев входило 1464 судна, на которых было доставлено в Советский Союз 4 миллиона тонн грузов, а вывезено около 1,4 миллиона тонн. На северных трассах потери составили 103 транспорта, в том числе 12 советских, 47 американских, 35 английских, 7 панамских, 1 датское и 1 норвежское. При защите союзных конвоев были потеряны английские крейсера «Тринидад» и «Эдинбург», 8 эскадренных миноносцев, в том числе советские «Сокрушительный» и «Деятельный», 3 шлюпа, 2 фрегата, 3 корвета и 3 тральщика.

В свою очередь силы охранения конвоев потопили линейные корабли «Шарпхорст» и «Тирпиц», вспомогательный

крейсер «Бремзе», миный заградитель «Ульм», 3 эскадренных миноносца, 33 подводные лодки и сбили несколько десятков самолетов.

В целом союзные флоты с задачей по защите северных конвоев справились вполне удовлетворительно. Для обеспечения перехода конвоев в своей операционной зоне корабли Северного флота выполнили 838 боевых походов. Потери в конвоях составили всего 7% от числа проведенных в обоих направлениях судов. При этом почти 30% этих потерь на совести Британского Адмиралтейства: 23 погибших судна из состава конвоя «RQ-17» и 7 судов из состава конвоя «QP-13», который на подходах к Исландии по халатности зашел на английское минное заграждение и в считанные минуты потерял почти третью часть своего состава. Из 44 транспортов, совершивших переход без охраны, 38 достигли пунктов назначения.

Кроме того, следует учитывать и тот факт, что на этой коммуникации действовали разнородные силы: авиация, подводные лодки, подводные корабли и применялись мины. Причем по отношению к участку этой коммуникации, проходившему в операционной зоне Северного флота, силы противника занимали фланкирующее положение и могли нанести последовательные удары по конвоям вплоть до захода их Кольский залив.

Не сомневаемся, что выход в свет трудов Морисона явится существенным вкладом в отечественную историографию Второй Мировой войны. Следует учесть, что советский Военно-Морского Флот не получил такого огромного опыта, который имеют флоты США и Англии. Поэтому его изучение и обобщение имеет не только познавательное, но и практическое значение для современного развития военно-морского искусства.

*Профессор Военно-морской академии,
капитан 1 ранга В. Д. Доценко*

С. Э. Морисон

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ

Часть I

ВВЕДЕНИЕ К АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ

В начале 1942 г. Самуэль Элиот Морисон — профессор американской истории в Гарвардском университете предложил президенту Рузвельту подготовить для открытого издания полный и точный отчет о боевых действиях американского флота во Второй Мировой войне и, соответственно, предложил свои услуги.

Предложение Морисона было с одобрением встречено морским министром США Ноксом и другими руководящими лицами ВМС. Морисон был командирован в морской резерв с единственной целью — подготовить «Историю морских операций США во Второй Мировой войне». Всем соединениям и частям военно-морского флота было предложено предоставить в распоряжение кэптана Морисона требуемые материалы.

В результате проделанной работы был создан общий труд, частью которого является настоящий том.

Кэптен Морисон имел доступ к официальным документам с правом обсуждать их с соответствующими лицами. На борту боевых кораблей он посетил различные театры военных действий и даже являлся участником нескольких амфибийных операций и боев надводных сил США с противником. Морское министерство США сделало все возможное, чтобы помочь кэптену Морисону провести возможно более полную исследовательскую работу и получить личные впечатления.

Однако настоящий труд ни в коем случае не является официальной историей. Форма, стиль и метод описания принадлежат автору. Ему же принадлежат все высказанные мнения и сделанные выводы. Он действовал без каких-либо ограничений, за исключением необходимости сохранить в секрете информацию, разглашение которой могло нанести ущерб национальной безопасности страны. Мы полагаем, что с поставленной перед собой задачей Морисон справился хорошо и что его труд явится интересным отчетом боевых операциях флота США во Второй Мировой Войне.

*Джеймс Форрестол
Морской министр США,
Вашингтон*

ОТ АВТОРА

Поскольку том II настоящего труда («Операции в водах Северной Африки») был опубликован первым, общее заявление о масштабах и целях «Истории операций военно-морском флота США во Второй Мировой войне» будет сделано в предисловии к этому тому.

Предисловие к настоящему тому, являющемуся первым из этой серии, написано старшим историком американского флота командором в отставке Дадли Ноксом. В этом предисловии автор раскрывает процесс развития и деятельности американского флота за двадцатилетний период между двумя мировыми войнами.

«Битва за Атлантику» является попыткой охватить все операции военно-морского флота США на этом театре от полюса до полюса, а также в Карибском море, Мексиканском заливе, Баренцевом море и территориальных водах Атлантики.

Описание событий, начиная с середины 1943 г. и до конца войны

будет продолжено в томе III. Операции на Средиземном море, включая операции у Марокко, изложены в томах XII, VIII и XIV. Том XIV посвящен описанию вторжения в Нормандию.

Американский флот не участвовал в боевых операциях надводных флотов в Атлантике. За исключением сражения с линкором «Бисмарк» и нескольких боев меньшего значения, имевших место в Баренцевом море, в течение периода, затрагиваемого в настоящем томе, в Атлантике не было морских боев в полном смысле этого слова. Битва за Атлантику явилась, в основном, борьбой за защиту жизненно важных коммуникаций. Эта борьба велась американским Атлантическим флотом и флотами союзников с подводными лодками держав Оси, осуществлялась авиацией поддержки и несколькими надводными кораблями и была борьбой за сохранение связи с нашими силами в Европе и Африке и нашими заокеанскими союзниками, включая Россию.

Только Рузвельт и Черчилль — главы двух государств, участвовавших в войне — полностью осознали важность и значение океанских коммуникаций.

Во всех предыдущих войнах торговля вызывала необходимость наличия действующего торгового флота. Как доказал Мэхен — побеждает та нация, которая торгует и сражается. Во Второй Мировой войне эта аксиома продолжала в основном оставаться справедливой, однако частная торговля с целью наживы почти целиком пошла на убыль. Масштабы и характер торговых отношений между союзниками определялись ис-

ключительно военными усилиями. Все торговые суда, которые не использовались как войсковые транспорты или для переброски снабжения, были направлены на доставку огромных количеств стратегических материалов с отдаленных островов и континентов, чтобы обеспечить живую силу различным вооружением, строить самолеты, корабли и танки, столь необходимые для ведения современной войны.

Великобритания отказалась от своей традиционной морской торговли и превратилась в военную мастерскую, этапный лагерь, в плацдарм. За ней последовала Америка, которая переводила свои фабрики и заводы на военные рельсы. В стремлении одержать победу никто не мог оставаться безучастным. Вооруженные силы не могут добиться победы с помощью применения одного только оружия. Поэтому жизненный уровень Великобритании и США соответственно изменился. Солдаты, моряки и летчики должны быть обеспечены разнообразным продовольствием, напитками, табаком, обмундированием и специальным оснащением, и все это — в больших количествах. Одновременно принятие на вооружение автоматического оружия и механизированного оборудования значительно увеличило потребность в судовом тоннаже для постоянного снабжения армии артиллерией, боеприпасами и различными средствами передвижения и высадки. Даже Россия, которая отчаянно оборонялась против Германии на суше, могла сделать свои армии более боеспособными только при условии получения морем

вооружения и оснащения из Соединенного Королевства и США.

Германия имела преимущество в результате длительной военной подготовки, причем ее сухопутные коммуникации были уязвимы только с воздуха. До 1939 г. Гитлер создал такие гигантские накопления, германские ученые разработали так много способов получения синтетических масел, каучука и тому подобного, а германская армия при своем наступлении в Западной Европе захватила так много продовольствия и материалов, что Гитлер не считал даже самую тесную блокаду с моря смертельной для него. Правда, так было до известного предела. Но этот предел наступил после падения Франции, когда пришлось «призвать Новый Свет для восстановления равновесия Старого Света». Тогда немцам пришлось пожалеть, что их фюрер насмеялся над морской мощью и игнорировал морскую стратегию. Не имея возможности получать морем дополнительные стратегические материалы — за исключением одиночных перебросок с Дальнего Востока на блокадопрорывателях и подводных лодках — немцы сконцентрировали все свои усилия на нарушении жизненно важных коммуникаций своих противников.

Таким образом битва за Атлантику приобретала первостепенное значение для исхода войны. Тем не менее, историю битвы за Атлантику чрезвычайно трудно передать в описательной форме. Это объясняется тем, что противолодочная война является исключительно сложной и многообразной, представляя собой сугубо специальный

вопрос, несколько повторяющийся в своих оперативных деталях. Упрощение событий описанием отдельных наиболее интересных боев между эскортными кораблями и германскими подводными лодками явилось бы попросту грубым извращением истины. Таким образом, для составления читателем некоторого понятия о трудностях, связанных с борьбой против подводных лодок держав Оси, мне пришлось описывать не только сами операции на море, но также коснуться работы некоторых учебных центров, техники и исследовательской работы ученых, которые способствовали увеличению боеспособности личного состава и кораблей. Кроме того, многие противолодочные операции проводились совместно с ВВС армии США или с британским и канадским флотами и ВВС, включая штурмовые соединения французского и польского флотов¹.

При написании истории американского флота нельзя уделить достаточного внимания деятельности других родов войск и союзников, как они того заслуживают. Все же, если мы о них не упомянем вовсе, мы снова воспроизведем неправильную картину, так как их участие было необходимо для достижения победы.

¹ Операции корпуса береговой охраны США включена в операции флота, потому что президент Рузвельт на основании закона Конгресса от 1 ноября 1941 г. предложил береговой охране «действовать как часть флота и подчиняться приказам морского министра». 1 января 1946 г. береговая охрана была возвращена исполнительным приказом президента Трумэн в распоряжение государственного казначейства.

В течение кризиса 1942 — 1943 гг. в целях защиты судоходства были созданы вспомогательные силы, как, например, гражданская патрульная авиация или система ближнего патруля. Поскольку эти силы олицетворяли искреннее желание гражданского населения помочь флоту и общему делу, им посвящается отдельная глава.

Несмотря на то, что американский флот начал косвенно участвовать в сражении за Атлантику за несколько месяцев до формального объявления войны Германии, англичане и канадцы в течение почти двух лет вели борьбу одни. Исходя из этого, я начал настоящий том с описания конвойной системы, созданной осенью 1939 г. военно-морскими властями в Оттаве и Лондоне. А поскольку эскортирование конвоев явилось первой задачей, возложенной на американский флот, я в первую очередь начал интересоваться этим вопросом, как только получил назначение в мае 1942 г.

В целях приобретения необходимого опыта я был временно прикомандирован к штабу кэптана Джона Хеффернэна — командиру 13-го дивизиона эсминцев и вышел на его флагманском корабле «Бак» в Англию и затем в июле 1942 г. обратно в США в составе 37-го оперативного соединения, сопровождавшего конвой «АТ-17». Кэптен Хеффернэн сообщил мне весьма ценные сведения по вопросу принципов ведения современной войны на море и эскортной службы. После этого я начал знакомиться с историей противолодочной борьбы, получив временное назначение в отдел противолодочной обороны Атлантического флота в Бостоне, который в то время

возглавлялся командером Томасом Льюисом. Ту же самую цель я преследовал, служа в штабе морской пограничной зоны восточного побережья США, в отделе конвоев в маршрутов в отделе противолодочной войны морского министерства. Собрав сравнительно ценные сведения, я посчитал нужным в октябре 1942 г. направиться в Африку. Описание операции «Торч» и последующая поездка на Тихий океан помешали мне возвратиться к описанию битвы за Атлантику раньше лета 1943 г. К этому времени победы немцев пошли на убыль, а с созданием 10-го оперативного флота вся система ведения противолодочной войны резко изменилась.

Проработав в течение двух месяцев над настоящим томом вместе с лейтенант-командером (в то время младшим лейтенантом) Генри Соломоном, который был занят подбором данных, я вернулся на Тихий океан, в то время как Соломон направился на Бермудские острова, в Вест-Индию и Бразилию для получения информации о ходе войны в Карибском море и южной части Атлантического океана. Мы вернулись в Соединенные Штаты в начале 1944 г. и в течение ближайших нескольких месяцев занялись составлением первого наброска этого тома. В течение этого периода работы нам оказали особую помощь кэптен Хэйнеман, возглавлявший отдел противолодочной обороны Атлантического флота, и командер Эймс из отдела конвоев и маршрутов при 10-ом оперативном флоте. Дополнительная информация была получена во время эпизодических посещений штаба отряда боевой

подготовки Атлантического флота, школ специалистов для охотников за подводными лодками в Майами, школ операторов-акустиков в Ки-Уэст и Сан-Диего, штабов морской пограничной зоны Мексиканского залива, восточного побережья США, и Карибского моря.

Кроме того, я приобрел значительный опыт по вопросу конвойной службы и противолодочной борьбы в течение ноября-декабря 1944 г. участвуя в переходе конвоя «UGS-61», следовавшего на юг. Я находился на американском корабле пограничной охраны «Кэмпбелл» в качестве временного члена штаба командира эскорта кэптана Мартина.

Должен сказать, что для многих противолодочная война представлялась «организованной скукой», т.к. она в основном состояла из поиска противника и выжидания боя, который редко имел место. Тем не менее каждый эскортный корабль или патрульное судно должно было находиться в полной боевой готовности с момента выхода в море и до возвращения в порт.

Визуальные наблюдатели уставали от бесконечного сообщения о появлении плавучих предметов и бутылок вместо перископов. Офицеры уставали от причуд торговых моряков. А монотонное нескончаемое звучание средств гидроакустического наблюдения действовало так же, как барабанный бой тамтамов в джунглях. Офицеры и военные моряки на эскортных кораблях, военные команды на прибрежных торговых судах и в гренландском патруле, летчики, находившиеся на коммуникациях в поисках подводных лодок

или моряков, спасшихся с потопленных судов, испытывали сильную скуку, несмотря на необходимость пребывания в постоянной боевой готовности. И когда в течение ряда недель, как это часто бывало, не удавалось ни разу участвовать в боевой операции, монотонность обстановки становилась почти невыносимой.

Нельзя писать историю событий, которых не было в действительности. Поэтому я желаю здесь подчеркнуть 99% постоянной безаветной бдительности со стороны личного состава кораблей и самолетов по сравнению с 1% непосредственных боевых действий, всегда приветствовавшихся и составляющих существо оперативной истории.

Во время двух посещений Лондона в 1945 и 1944 гг. я тесно сотрудничал с кэптенем Деваром из исторического отдела Адмиралтейства и с офицерами королевского канадского флота, работавших над созданием истории своего флота.

Пожалуй, не следовало бы печатать настоящий том, пока из источников противника мы не получим некоторых данных, подтверждающих морскую стратегию держав Оси, и до того, пока не будет дана наша оценка и оценка союзников боевым действиям подводных лодок. К счастью, большая часть архивов германского морского штаба была захвачена вооруженными силами США вскоре после капитуляции Германии и направлена в Лондон. Здесь документы подверглись тщательному изучению и некоторые из них были переведены английскими и американскими специалистами.

В начале 1946 г. я получил возможность ознакомиться с копиями этих документов. Лейтенант-командер Генри Рек, входивший в состав моего штата, принял на себя задачу проанализировать и изучить отдельные разрозненные части германских архивов. Рек также содействовал мне в окончательной отработке настоящего тома летом и осенью 1946 г. и в январе 1947 г. подвел окончательный итог по германским данным и источникам Адмиралтейства в Лондоне.

Германские архивы не содержали столько материала, как мы рассчитывали. Вахтенные журналы подводных лодок не всегда достоверны. Большинство журналов, с которыми нам пришлось познакомиться, составлялись после возвращения подводной лодки на базу по отдельным заметкам, на память, или по предположениям и данным, полученным на берегу. Блеф и желание бравировать характерно для большинства вахтенных журналов.

С другой стороны, журнал боевых действий германского командования подводного флота является наиболее достоверным источником, где точно приведены операции подводных лодок и потери. Сравнивая эти данные с нашим фактическим материалом в отношении проведенных против подлодок противника атак, можно получить приблизительно точные сведения о потоплении подводных лодок, но не о их повреждении.

Опубликованные морским министерством США 27 июля 1946 г. «Потери германских, японских и итальянских подводных лодок во Второй Мировой войне» являются наиболее близкими к истине.

Мы располагали настолько обширным материалом по конвоям и противолодочным операциям, что пришлось выбрать типичные или наиболее интересные операции. Здесь мы не приводим всех боев, но это еще не означает, что другие, не приведенные здесь, операции менее важны.

Некоторые из боев, не описанные в настоящем томе, приведены в книге «Боевое донесение» кэптана Вальтера Карига («Война в Атлантике» том II 1946 г.), которая охватывает весь вопрос поражения Германии. В этой книге приводится список всех награждений по Атлантическому театру, а также много примеров героизма и самопожертвования среди личного состава.

Количество непосредственных участников событий, описанных в книге, столь велико и они столь разрознены, что для того, чтобы с ними встретиться снова и получить подтверждающие материалы, потребовалось бы по меньшей мере два-три года, хотя многих из них мне и Соломону все же удалось встретить на кораблях или на берегу. Учитывая мои ограниченные возможности и желательность немедленного издания материала, пришлось отказаться от встречи с некоторыми участниками событий. Однако все статистические данные были проверены. Мы пользовались печатными изданиями американского, британского и канадского флотов. Поскольку многие из этих документов являются закрытыми, их нельзя было особо цитировать в сносках.

Наиболее полезными оказались: «Административная история Атлантического флота», том II, «Командующий 24-м оперативным соединением»,

том II, «Командующий Гренландским патрулем», том IV «Командующий военно-морской базы Исландия» и «Силы Южной Атлантики», том IX.

В заключение приведу благодарность всем лицам содействовавшим мне в составлении настоящего труда.

*Самуэль Э. Морисон,
Гарвардский университет,
февраль 1947 г.*

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ США В ПЕРИОД МЕЖДУ ДВУМЯ МИРОВЫМИ ВОЙНАМИ

(Предисловие к американскому изданию)

Гигантский военно-морской флот США периода Второй Мировой войны, обладающий колоссальными боевыми качествами, явился продуктом многих факторов.

Моральное состояние нашего народа, грандиозные усилия нашей промышленности, сила наших политических лидеров, наши успехи в области развития техники и ее использования для военных нужд явились одними из основных элементов, обеспечивавших полную и быструю победу. Другим кардинальным фактором явилось общее состояние военно-морского флота к моменту объявления президентом Рузвельтом состояния ограниченного чрезвычайного положения в сентябре 1939 г. Они и составили основание, на котором начало быстро воздвигаться все здание. Внезапно пришлось увеличить численность

личного состава ВМС более чем в 30 раз, а численность корабельного состава и других подразделений во много раз больше. Это, в основном, обуславливалось требованиями военной обстановки.

Вопросы материально-технического обеспечения так же, как и организация гигантских перевозок решались с большим трудом.

К счастью, основное ядро личного состава придерживалось установившихся традиций. Постоянная готовность, исполнительность, храбрость и решимость передавались из поколения в поколение нашими доблестными офицерами. Среди них выделяются Пол Джонс, Варри, Тракстон, Прибл, Портер, Перри, Фаррагут, Девей и Сэмпсен.

Военно-морская академия уже давно оказывала важное влияние на развитие морской мысли. Позднее морская академия (старший курс), основанная адмиралом Люце и поддержанная Мэхеном, успешно прививала офицерам теоретические способности и готовила старших офицеров в области высшего командования. Практическими занятиями руководил адмирал Симс.

Кроме того, не забывался и младший офицерский состав. К 1939 г. ВМС США уже имел позади длительный период подготовки рядового состава, представляющего основание всей пирамиды военных усилий. Флот также успешно обеспечивал содержание корабельного состава, авиации и материальной части на высшем уровне и обеспечивал его оперативную эффективность.

В 1939—1940 гг. имелась налицо известная нехватка в численности кораблей и самолетов, а также в личном составе, если учитывать необходимость нанесения в ближайшем будущем главного удара в войне на двух океанах. Многие линкоры устарели. Наши передовые базы на Тихом океане были очень малочисленны и слабо оборудованы. Эти серьезные недостатки нельзя считать результатом апатии или отсутствия предвидения со стороны командования флота.

Они обусловились главным образом, тремя факторами, возникшими после Первой Мировой войны:

1) Несправедливостью международных соглашений, ограничивавших военно-морское вооружение;

2) Постоянной пропагандой и кулуарными интригами против ВМС, проводимыми многими высшими организациями и отдельными лицами и вызывавшими предубеждение общественности против флота;

3) Подходом, проводимым бригадным генералом Уильямом Митчеллом (из американской армии), стремившемся к вытеснению флота авиацией. Ниже последует рассмотрение этих трех влияний. Кроме того, будет рассмотрено развитие морской авиации и амфибийной техники после 1918 г., значительно усилившее боевую мощь нашего флота в 1939—1940 гг., несмотря на его недостаточную численность.

Кэптен Морисон хорошо известен как морской исследователь и историк. Кроме того, он провел продолжительное время на кораблях и

участвовал в ряде крупных кампаний, приобретя значительный боевой опыт. Поэтому он сумел написать общую оперативную историю американских военно-морских сил в величайшей из войн всех времен. Труд Морисона всеобъемлющий и авторитетный, написанный живо и интересно.

Это краткое вступление к труду кэптана Морисона рассчитано на то, чтобы подчеркнуть более крупные события, которые отразились на развитии морской мощи США до Второй Мировой войны.

1. Международные ограничения до вопросу морских вооружений¹

В 1916 г. американский конгресс принял под влиянием президента Вильсона программу военного кораблестроения, рассчитанную на несколько лет. Программа предусматривала постройку 16 линейных кораблей (линкоров и линейных крейсеров). Кроме того, предполагалось построить корабли других классов. Некоторые из них действительно начали строиться. Когда США вступили в Первую Мировую войну, кризис, вызванный действиями германских подводных лодок, поставил вопрос о необходимости срочной постройки эсминцев и кораблей других классов для борьбы с подводными лодками. Для того,

¹ Основные источники: официальный «Отчет американской делегации»; документы сената 2 сессии конгресса 67 созыва, том IX стр. 300.; Дадли Нокс «Упадок морской мощи США» (1922 г.).

чтобы ускорить строительство необходимого числа кораблей этих классов, было приостановлено строительство линейных кораблей. Англичане и мы уже располагали достаточным количеством линейных кораблей для будущей войны. Даже больше того, задержка в строительстве позволила бы пересмотреть конструктивные детали с учетом опыта, полученного в ходе войны.

В декабре 1918 г., вскоре после перемирия, президент рекомендовал конгрессу возобновить военно-морскую строительную программу 1916 г. Это вызвало бурную реакцию со стороны Великобритании, чье традиционное господство на море оказалось под серьезной угрозой. Англия имела позади длительную тяжелую войну, которая не только значительно понизила боеспособность флота, но также и сократила финансовые возможности, не допускавшие строительства новых кораблей в объеме, предусмотренном по американской программе. Когда в начале 1919 г. морской министр США Даниель посетил Париж во время Версальской мирной конференции, члены британского кабинета настаивали, чтобы он прекратил строительство новых линейных кораблей. Президент Вильсон отказался рассматривать подобное предложение. Он все еще был верен своей доктрине, что Америка должна обладать «самым мощным флотом в мире»¹ и эта политика проводилась в жизнь в течение пребывания Вильсона на посту президента. Строительство кораблей продолжалось.

¹ Выступление в Сан-Луисе от 3.02.1916 г.

В период президентской деятельности Гардинга политика Вильсона была существенно изменена. Между главными морскими державами были заключены соглашения о военно-морских ограничениях. По этому вопросу была созвана международная конференция, которая состоялась в ноябре 1921 г. под председательством государственного секретаря США Чарльза Ивенса Юза. Его предложения, сделанные на открытии конференции, были удивительно великодушными по отношению к другим странам за счет Соединенных Штатов. «Мы должны были сдать на слом все линейные корабли, находящиеся в постройке. Это включает шесть линейных крейсеров и семь линкоров, находившихся на стапелях и в постройке, и два линкора, спущенных на воду. Таким образом, общее число всех линейных кораблей подлежащих передаче на слом, составляет 15.

Общий тоннаж этих новых линейных кораблей по окончании постройки составил бы 618 000 тонн»¹.

Тем самым, великолепная потенциальная морская мощь США, на достижение которой было уже затрачено до 300 000 000 долларов, выбрасывалась широким жестом международной доброжелательности и мира, хотя ни то, ни другое так и не было достигнуто. Конечно, имело значение не только количество, но и тоннаж кораблей. Особое значение имела их новейшая

¹ Вступительное слово государственного секретаря США Юза от 12.11.1921 г. стр. 8.

конструкция, в особенности в отношении защиты от снарядов с навесной траекторией, защиты от авиационных бомб, торпед и мин. Конструкция этих кораблей была более совершенной в этом и других отношениях по сравнению с линейными кораблями, с которыми мы должны были вступать во Вторую Мировую войну.

В 1921 г. ни одна другая держава не имела такой обширной строительной программы. Ближе всех стояла Япония, имевшая три линкора и четыре линейных крейсера. Однако по своей конструкции эти корабли уступали нашим. Юз призывал Японию сдать эти корабли на слом, а также отказаться от закладки других запроектированных кораблей.

Великобритании было предложено уничтожить четыре линейных крейсера, находившиеся в постройке, и отказаться от планов постройки новых линейных кораблей, которые еще не были заложены. Все страны располагали значительным числом линейных кораблей старой конструкции, которые быстро устаревали. Юз предложил снять палубное вооружение с этих кораблей и в течение 10 лет не строить новых линейных кораблей.

После окончания передачи на слом старого и нового тоннажа у США осталось бы линейных кораблей общим водоизмещением в 500 650 тонн, у Великобритании — 604 450 тонн, у Японии — 299 700 тонн. С учетом боевой мощи этих кораблей и других качеств, это составило бы соотношение 5—5—3, что должно было представлять собой размеры возмещения по прошествии десятилетнего

перерыва. Вслед за этими первоначальными предложениями, касавшимися линейных кораблей, было с небольшими изменениями принято общее окончательное соглашение. Япония настаивала на сохранении почти законченного постройкой линкора «Мутсу». В ответ на это мы и Великобритания требовали сохранения за США двух также незаконченных постройкой линкоров типа «Вест Вирджиния», а за англичанами права на постройку в ближайшее время двух новых линкоров.

При этом весь старый тоннаж, эквивалентный этим изменениям, подлежал передаче на слом, и хотя общий тоннаж несколько возростал, все же соотношение 5—5—3 сохранялось. Кроме того, необходимо учесть, что корабли предназначавшиеся Соединенными Штатами на слом, имели более совершенную конструкцию. Жертва, которую мы приносили в новом тоннаже, не может быть даже приближенно сравнима с жертвами любой другой державы. В достижении соглашения, ограничивающего авианосцы, исходя из соотношения 5—5—3, трудностей почти не было. Было допущено некоторое превышение существовавшего небольшого тоннажа кораблей этого класса. В то время класс авианосцев находился только в экспериментальной стадии. К счастью, мы добились права переоборудовать под авианосцы два крупных линейных крейсера, находившихся в то время в постройке, которые в противном случае подлежали передаче на слом. Это были «Лексингтон» и «Саратога», оказавшиеся бесценными во Второй Мировой войне. Другая серьезная несправедливость по отноше-

нию к Соединенным Штатам со стороны конференции выразалась в провале предложения ограничить число «боевых вспомогательных кораблей», из которых наиболее важными являются крейсера, хотя подводные лодки и другие классы также имеют большое значение¹.

Неспособность ограничить в 1921—1922 гг. боевые вспомогательные корабли в действительности нанесла поражение основной цели конференции: прекратить конкурирующее строительство военных кораблей, представляющее главную причину войны. Этот провал явился также первоисточником наших серьезных затруднений в обеспечении мощи крейсерского флота в первые годы Второй Мировой войны.

Первоначальное предложение Юза предусматривало ограничение численного состава не только линейных кораблей, но также и боевых вспомогательных кораблей, представлявших основные элементы общей боевой мощи.

Поэтому в отношении кораблей этих классов надлежало установить «отказ от строительных

¹ Термин «боевые вспомогательные корабли» обычно применялся в переговорах и договорах для того, чтобы подчеркнуть сугубо боевой характер судов, являвшихся вспомогательными по отношению к линейным кораблям. В этот разряд таким образом включались крейсера, эсминцы, подводные лодки и корабли других классов, предназначенных исключительно для боевых действий. Этот термин, употребляемый в данном случае, не должен быть смешан с позднейшим термином «вспомогательные суда», означавший суда обслуживания флота, как, например, нефтеналивные суда, тендеры, суда снабжения, транспорты, госпитальные суда и т.д.

программ, передачу на слом имеющихся кораблей и установить договоренное соотношение военно-морской мощи»¹. — в противном случае общая структура ограничений оказалась бы крайне неравномерной. Соотношение для боевых вспомогательных кораблей должно быть таким же, как и для линейных кораблей: 5—5—3.

Основная трудность в достижении соглашения по вопросу боевых вспомогательных кораблей заключалась в самом превосходстве британских крейсеров, которыми англичане не желали жертвовать в ответ на предлагаемую жертву со стороны американцев в отношении линейных кораблей. Выступая на конференции, глава английской делегации Бальфур превозносил план в отношении линейных кораблей и горячо его поддерживал. Когда же началось обсуждение сокращения численности боевых вспомогательных кораблей, Бальфур переменял свою позицию. Он был готов принять равенство с Соединенными Штатами в отношении тех боевых вспомогательных кораблей, которые обычно непосредственно поддерживают линейные корабли в боевых операциях. Но он особенно подчеркивал «упрямые факты, свидетельствующие о необходимости» контроля Великобританией ее морских коммуникаций. Бальфур настолько умело завуалировал свою основную мысль, заключающуюся в том, что Великобритания не может отказаться от своего относительного превосходства в крейсерах, что многие прошли мимо этого момента.

¹ «Отчет американской делегации», стр.17.

Значительно позднее, в ходе дальнейших переговоров, французы начали настаивать на увеличении своей доли в подводных лодках. Между тем Великобритания высказывалась за полную ликвидацию этого класса кораблей. Когда же французы не пожелали уступить, англичане отказались принять любые ограничения в отношении боевых вспомогательных кораблей, исходя из их значения в противолодочной обороне.

Таким образом, Великобритания сохранила свое значительное превосходство в крейсерах, нам же не было предоставлено возможности каким либо образом компенсировать нашу великодушную жертву в отношении линейных кораблей.

Наша морская мощь, необходимая для успешного ведения операций в будущей войне, также была существенно ослаблена третьей великой несправедливостью, рожденной Вашингтонской конференцией 1921—1922 гг. Япония не соглашалась с соотношением тоннажа 5—5—3 без получения согласия на сохранение статус-кво в отношении укреплений и оборудования военно-морских баз на Тихом океане за исключением Гавайских островов, собственно Японии и отдельных британских владений, расположенных далеко от Японии. Это, по сути дела, удваивало долю тоннажа Японии для военно-морских и воздушных операций на Востоке и в большей части Тихого океана. Оно практически лишало возможности обеспечить эффективную оборону Гуама и Филиппинских островов и оставляло Аляску крайне уязвимой. Кровь, пролитая нами во Второй Мировой войне, уничтожение и расход материальных

ценностей, потребовавшихся для обеспечения позиций для военно-морских и авиационных баз, включая борьбу за возвращение Гуама и Филиппин, еще свежи в нашей памяти. Этот дорогостоящий опыт делает излишним подробнее останавливаться на наших дипломатических ошибках на Вашингтонской конференции, касавшихся военно-морских баз.

Первоначальный план Юза, ограничивавший морское вооружение, «являлся предложением жертвоприношения. Американское правительство, внося это предложение, сразу же указало жертвы, на которые оно было готово идти и на базе которых оно требовало жертв также и от других стран» — заявила американская делегация в своем последнем официальном выступлении¹. Как показали последующие события, как только дядя Сэм перестал играть роль Санта-Клауса — олени приобрели другую окраску.

Если бы конференция добилась успеха в достижении своей основной цели — прекращении гонки морского строительства, можно было бы сделать определенный вывод из приносимой нами жертвы. Но чернила на договорах еще не успели высохнуть, а Япония уже начала осуществлять крупную программу по строительству крейсеров и других боевых вспомогательных кораблей. Великобритания почувствовала необходимость соответственно ответить на эту угрозу, а вскоре Франция и Италия включились в общую гонку. В действительности эти

¹ «Отчет...», стр.17.

страны израсходовали все средства, сохранившиеся от временного прекращения строительства линейных кораблей, на строительство боевых вспомогательных кораблей.

Эти события существенно ослабили относительную морскую мощь США, которые отказались участвовать в гонке вооружений. Исходя из того, что мы должны показать хороший пример, мобилизованные пацифисты и другие мощные политические группы помешали конгрессу принять меры к обеспечению сбалансированного американского морского тоннажа. После ряда дипломатических усилий, рассчитанных на удержание морской строительной лихорадки за границей, мы наконец, под руководством президента Кулиджа, заключили в 1930 г. Лондонское соглашение, ограничивавшее строительство крейсеров, эсминцев, подводных лодок и других боевых вспомогательных кораблей. Но нам пришлось уплатить значительным сокращением американского флота. Если принять американскую долю общей мощи за 5, то доля Великобритании составляла 5,2, а Японии — 3,25. Это проистекало от того, что остальные державы соглашались только исходить из статус-кво, включавшее их недавнее строительство кораблей, в то время как мы показывали пример сдержанности.

Уверенная в своей растущей мощи на основании соглашения о военно-морских базах и располагая новыми боевыми вспомогательными кораблями, Япония в 1936 г. захватила Манчжурию, что явилось нарушением договора девяти держав

и четырехстороннего пакта, заключенных в Вашингтоне в 1921 — 1922 гг.

Несмотря на наши неоднократные протесты, Япония продолжала свое наступление в Китае. В 1934 г., она порвала все соглашения, ограничивавшие морское вооружение. Даже эти предвестники грядущих бурь не смогли стряхнуть с нас апатии и не заставили нас начать активное строительство кораблей. Пацифисты и изоляционисты продолжали господствовать в этом вопросе.

2. Пацифистская пропаганда

Приходится удивляться, почему мы оказались такими простофилями в морских вопросах в двадцатых годах и позже. Основным объяснением может служить поток дезинформирующей пропаганды, наводнявший нашу страну. Основная задача сводилась к оказанию помощи делу мира во всем мире. Тогда считалось, что вооружения являются основной причиной войны и их сокращение или даже уничтожение провозглашалось единственным средством сохранения мира. Экстремисты, число которых было значительным, требовали чтобы США показали пример и разоружились независимо от действий других стран. Шлюзы были открыты Вашингтонской конференцией 1921 — 1922 гг. по вопросу ограничения морских вооружений.

Наше правительство представило решения этой конференции как значительный сдвиг в вопросе обеспечения мира. Возможно, это было бы и так, если бы другие державы пошли нам навстречу.

Вместо этого они продолжали игру преследования только своих интересов и нежелания нас понимать. Во всяком случае, нельзя обвинять правительства этих держав в желании преследовать интересы только своего народа. Нежелание нашей общественности признать эту незыблемую основу международных конференций и соглашений явилось основной причиной доверчивости американцев к пропаганде против соответствующего морского вооружения.

Американская делегация на Вашингтонской конференции была, по-видимому, не подготовлена к использованию такого важного фактора, как печать. Во всяком случае, этот вопрос был вскоре поставлен редактором лондонской газеты «Таймс» Викхэмом Стидом, который, выступая в Монреале, заявил следующее: «Американская делегация отказалась от опубликования каких-либо сведений о ходе конференции. Этот вопрос был целиком возложен на британского агента по вопросам печати лорда Ридделла. Я не разглашу какой-либо государственной тайны, если заявлю, что когда лорд Ридделл покинул Вашингтон, среди американских и других корреспондентов, которые не знали, куда им передавать свою информацию, наступила печаль. Это может показаться донкихотством со стороны американцев, но тем не менее, они поступали так, и американские делегаты продолжали хранить молчание»¹.

¹ Нокс «Упадок морской мощи США» (1922 г.); приводится выдержка из документов Конгресса за 22.03.22, стр. 4712.

Кто мог обвинить англичан, что они воспользовались подобным случаем. Совершенно ясно, что «действительные сообщения» соответственно подкрашивались ими в своих интересах. Наш народ не понимал что:

1) мы принесли огромную жертву в вопросе мощи линейного флота и средствах;

2) англичане беспричинно отказались от равной жертвы в отношении мощи крейсерского флота, о чем просил Юз;

3) японцы почти удвоили потенциальную мощь своего флота по отношению к нам, добившись ограничений в вопросе военно-морских баз, почти не затрагивая британских интересов.

Пацифистская пропаганда, рассчитанная на достижение высоких идей, вводила в заблуждение общественность, и достигла за последние 15 лет гигантских масштабов. Она получила свежие импульсы из пакта Келлога от 1928 г. объявлявшего запрет на войну как инструмент национальной политики. Несомненно, при правильном использовании вооружения оно является наилучшим фактором сохранения мира. Религиозные и другие эмоциональные отрасли увеличили до абсурдных размеров. Представители протестантской церкви даже объяснили греховными выступления в защиту вооружений. Как это можно увязать с фактом, что большая часть церкви горячо поддерживала Первую Мировую войну и готовилась это же сделать во Второй Мировой войне, никогда не объяснялось «грешникам». Типичным примером отношения церкви служат выдержки из пастор-

ских писем, принятых для руководства епископатской конгрегацией:

«...Наилучшим средством сохранения мира во всем мире является соглашение отказаться от войны, как средства национальной политики. Однако державы, наиболее горячо выступавшие за это соглашение, высказали постоянное недопонимание его логических выводов и продолжают верить в необходимость вооруженной готовности. Мы жаждем, чтобы наша страна имела храбрость следовать даже в одиночестве по пути мира, делая все возможное даже с риском и жертвами для обеспечения немедленного значительного сокращения вооружений...» (1931).

«...Единственные вооруженные силы, будь то на суше или море, которые могут быть оправданы, должны быть рассчитаны на охрану интересов обычной социально-экономической жизни... Христианская церковь... отказывается отвечать на эту форму дешевого патриотизма, имеющего лозунг "в период мира готовиться к войне" Она считает недопустимой трату богатств нации на постройку гигантских вооружений и содержание увеличенных вооруженных сил на суше и на море...» (1934).

Фактически все другие протестантские секты придерживались такой же политики и проводили в этом направлении пропаганду по всей стране, действуя через наиболее популярные клерикальные органы печати. Многочисленные секты методистов отличались особенно большой активностью в области политической пропаганды. Месторасположение их обширного главного центра

под сенью сводов здания конгресса в Вашингтоне было весьма удобным для оказания давления на членов конгресса.

В конце концов протестантские церкви создали специальную организацию по борьбе с политикой вооружения страны (федеральный совет христианских церквей Америки). Председателем этого совета был «англичанин, родившийся и получивший образование в Англии и прибывший в США в возрасте около 31 года. Эта организация весьма успешно проводила посредством национальной пропаганды борьбу, направленную на провал обширной программы Кулиджа по строительству новых крейсеров и различных вспомогательных судов, после провала морской конференции в Женеве в 1927 г.»¹

Церковь вовсе не была намерена оставаться в стороне от крупной игры, которая велась с целью подрыва относительной мощи военно-морского флота США. Сначала ее с энтузиазмом поддерживала почти вся американская пресса. Такая политика проводилась в течение нескольких лет, и некоторое отступление от нее происходило очень медленно. Только тогда, когда на горизонте обозначались контуры Второй Мировой войны, значительная часть американской прессы стала поддерживать политику вооружения страны.

За небольшим исключением, вся система народного образования в стране, имеющая огром-

¹ Нокс «Военно-морской флот и общественность» — журнал «Юнайтед Стейтс Нэвал Инститют Просидингс» июнь 1929 г. стр. 485.

ное влияние на общественность, придерживалась такого же направления и такой же политики, как и клерикальные организации. Лига наций, договоры об ограничениях вооружений и пакт Келлога весьма импонировали ученому миру, как бы подтверждая их веру в то, что война никогда не повторится. В течение двадцатых годов нашего столетия американские школы и колледжи являлись свободной ареной для выступлений целой массы английских педагогов и лекторов, являлись резонаторами огромного количества статей англичан о мире и о военно-морских вопросах, помещенных в наших ведущих газетах. Само собой разумеется, что под маской идеализма все эти англичане стремились способствовать удержанию их собственной страной господства на море. Наши студенческие организации были проникнуты духом пацифизма, так же как и подавляющая часть ваших педагогов.

Настроения и политика в стране стали изменяться, когда в 1931 г. японцы вторглись в Манчжурию. После этих событий все вопросы стали более тщательно проверяться и выясняться, на смену лихорадочной горячке пришла логика, а выводы в отношении всех событий стали более реалистичными и близкими к действительности. Однако поворот с позиций ученых в сторону оказания поддержки политике расширения военно-морского флота происходил очень медленно до тех пор, пока приближение войны в Европе не сделалось очевидным фактом.

В такой обстановке полемики и противоречивых мнений слабые голоса американских

морских офицеров, единственных компетентных в технических вопросах американцев, совершенно растворялись или служили причиной гнева общественности, и казались странными, если не сказать больше — милитаристскими. Для наших армейцев и моряков было совершенно ясно, что все легионы наших пропагандистов за мир, может быть непреднамеренно или косвенным образом, но находились под влиянием иностранных специалистов, добросовестно работавших в интересах своих государств. Те лица, которые таким путем способствовали серьезному ослаблению военно-морского флота США, по всей вероятности чувствовали угрызения совести в 1939—1941 гг. потому, что тогда стало совершенно очевидно, что в период войны мощный военно-морской флот США являлся не угрозой, а наоборот, гарантией безопасности Англии.

Во всяком случае, влияние пацифистской пропаганды на ассигнования по военно-морскому флоту США в 1920 г. и в последующие годы было пагубным, поскольку священники, пацифисты и все их сподвижники проявляли чрезмерную активность в политических событиях как в выборных кампаниях, так и на заседаниях конгресса.

Таким образом мощь нашего военно-морского флота к моменту вступления США во Вторую мировую войну была значительно ниже уровня, требуемого трезвой военно-морской политикой. Это выразилось в том, что наши военно-морские силы являлись недостаточными для защиты

интересов США, а также интересов наших союзников.

Другим весьма мрачным результатом этой политики являлся тот факт, что она скорее способствовала развязыванию войны, чем установлению мира. Таково, по крайней мере, было мнение комиссии гражданских специалистов, которые недавно принимали участие в составлении «Обзора по стратегическим бомбардировочным операциям США» на основе тщательного изучения и анализа японских данных, полученных из официальных документов и показаний ответственных свидетелей. В этом исчерпывающем обзоре имеется следующее заключение: «Более крупные ассигнования для вооруженных сил в период оккупации Японией Манчжурии (1931 г.) и в последующие годы, когда угроза миру на Дальнем Востоке стала совершенно очевидной, могли бы предотвратить войну или во много раз окупали бы себя, значительно уменьшив количество жертв и расходов на военные нужды, если бы война все же оказалась неизбежной». Когда какое-либо государство стремится достигнуть созидательных результатов, оно должно сочетать пыл справедливого негодования с трезвой политикой.

3. Кампания «Билли» Митчелла

Бригадный генерал армии США Уильям Митчелл был инициатором и руководителем кампании против ВМС США, проводившейся конгрессом и

прессой, начиная с 1920 г. и в последующие годы. Сочетание двух факторов — пацифистской пропаганды о разоружении и этой кампании — способствовали еще большему ослаблению наших военно-морских сил перед началом Второй Мировой войны. Пацифисты протестовали против увеличения ВМС даже в пределах, установленных договорами, исходя из абсурдной предпосылки, что это будет способствовать началу войны. Митчелл настаивал на упразднении военно-морских сил вообще, за исключением подводных лодок, исходя из ложного утверждения, что военно-морской флот сделался бесполезным и ненужным с развитием авиации.

Во время Первой Мировой войны генерал Митчелл являлся организатором и командующим крупными ВВС армии во Франции и возвратился на родину с фанатическим убеждением, что авиация призвана являться ведущим родом оружия в любой войне, как на суше, так и на море. Его основные взгляды в этом отношении можно найти в его печатных трудах, откуда были взяты цитируемые ниже положения:

«Армия (сухопутная мощь), занимающая место, завоеванное авиацией, сделалась тормозящим фактором. Морская мощь, в ее старой роли обороны линии побережья, прекратила свое существование.

Контроль над морскими пространствами не может осуществляться надводными кораблями в такую эпоху, когда существуют такие непобедимые противники, как авиация и подводные лодки...

Авиация полностью заменила военно-морской флот или армию в качестве нашей первой линии обороны.

Эффективность действия зенитных орудий все время уменьшается и никогда не может быть доведена до требуемого уровня.

Если бы была предпринята попытка ведения войны на море, например, против Японии, то японские подводные лодки и авиация потопили бы корабли своего противника задолго до его приближения к какому-либо пункту побережья Японии.

Авианосцы являются бесполезными средствами войны против великих держав, располагающих современными родами оружия»¹.

«В настоящее время главным оружием войны на море является подводная лодка.

Наилучший средством обороны от атак подводных лодок являются также подводные лодки.

В настоящее время было бы целесообразным совершенно снять с вооружения надводные корабли: линкоры, авианосцы...

Надводный корабль как средство ведения войны сходит со сцены.

Любая попытка перевозки крупных контингентов войск и большого количества боеприпасов и снабжения через обширные океанские пространства из США в Европу при помощи кораблей и судов, (как это имело место во время Первой Мировой войны) была бы теперь невозможной.

¹ «Строительство бесполезного военно-морского флота» журнал «Атлантик Монгли», сентябрь 1928 г., стр. 408—413.

Воздушные силы будут господствовать над морскими пространствами, оперируя с баз, расположенных на суше, и никакие надводные корабли, независимо от того, базируются на них самолеты или нет, не будут в состоянии конкурировать с авиацией.

В будущем только одна угроза бомбардировки города авиацией будет служить причиной для его эвакуации»¹.

Каждое из этих положений оказалось абсолютно ошибочным во время суровых испытаний войны 1939 — 1945 гг.

Теории генерала Митчелла, аналогичные вышеуказанным, можно было бы процитировать также из его выступлений, печатавшихся, начиная с 1921 г. в таких ведущих газетах и журналах, как «Ревью оф Ревьюз», «Сатердэй Ивнинг Пост», «Уорлдс Уорк», «Нейшенал Джеографик» и др. Группа предприимчивых журналистов и радиовещательных компаний, весьма плохо разбиравшихся в специальных вопросах, последовали примеру Митчелла и в течение целого ряда лет наводняли страну пропагандой, которой поддавались многие американцы и которая самым отрицательным образом отразилась на ассигнованиях на строительство военно-морского флота США, которые были необходимы для подготовки ко Второй Мировой войне.

Если бы генерал Митчелл обладал более глубокими знаниями в области военной и воен-

¹ «Противовоздушная оборона» (1925 г.) стр. XVI, 5, 6, 11 — 12, 121, 136.

но-морской техники и его военный опыт был бы более солидным, его фанатическая пропаганда в пользу авиации как силы, заменяющей и военную и военно-морскую мощь страны, была бы более убедительной. Но он был полным невеждой в области военно-морского дела. Срок его фактической службы в частях действующей армии был весьма незначительным, если не считать его службы в качестве военного наблюдателя. Что касается его боевого опыта в ВВС армии, то я не был в состоянии найти какие-либо документы, указывавшие хотя бы на один случай его участия в воздушном бою с самолетом противника, хотя несомненно он являлся хорошим летчиком и командующим ВВС армии.

При таких данных Митчелл едва ли мог являться компетентным проповедником того, какими будут результаты действий авиации в будущих боях на суше; еще менее компетентными могли быть его суждения по военно-морским вопросам.

В тот период имелось большое количество специалистов в области морской авиации, которые получили звание летчиков раньше Митчелла и которые одновременно с этим являлись кадровыми морскими офицерами. Больше того, во время первой Мировой войны военно-морскому флоту США была придана группа бомбардировщиков, базировавшихся на сухопутные аэродромы, и следовательно, моряки имели практический опыт взаимодействия военно-морских сил и авиации. Как раз в тот период, когда Митчелл

начал кампанию своей ложной пропаганды, многие компетентные морские офицеры самым серьезным образом занимались разрушением проблемы согласованных действий авиации в военно-морского флота.

В 1921 г. была проведена целая серия опытов по бомбардировке нашей авиацией устарелых американских линкоров, а также некоторых из бывших германских кораблей, которые должны были быть потоплены в соответствии с условиями мирного договора. Военно-морской флот США предполагал провести эти опыты в декабре 1920 г. и пригласил ВВС армии принять участие в их проведении¹.

Некоторые из этих опытных бомбардировок проводились исключительно силами военно-морского флота, некоторые — объединенными силами ВМС и армии, а некоторые — только одними силами ВВС армии по кораблям, выделенным для них военно-морским флотом.

В результате проведения этих испытаний объединенная комиссия в составе представителей ВМС и армии США в своем заключении указывала, что «в интересах национальной обороны стало необходимо обеспечить максимально возможное развитие авиации... в составе военно-морского флота». В этом заключении предлагалось обеспечить строительство авианосцев максимального водоизмещения и скорости. После этого морское министерство стало проводить политику обеспечения флота «необходимым коли-

¹ Отчет морского министра США за 1921 г., стр. 7.

чеством воздушных сил, которые должны были являться неотъемлемой частью флота»¹.

Таково было трезвое решение, вытекавшее из всестороннего анализа испытаний компетентными офицерами-специалистами.

Ссылаясь на результаты этих же испытаний, Митчелл стал придерживаться противоположной политики, пропагандируя необходимость замены морской мощи авиацией, причем ему удалось в значительной мере воздействовать на членов конгресса в этом направлении. В связи с тем, что его отец был сенатором, «Билли» имел многих влиятельных друзей в политическом мире.

Тот факт, что целый ряд кораблей во время испытаний был потоплен авиацией, Митчелл использовал как отправной пункт в его успешной кампании пропаганды. Другие, более очевидные и даже более важные результаты этих испытаний игнорировались или искажались им.

К таковым относились: устаревшая конструкция кораблей-мишеней, их значительная степень изношенности с точки зрения водонепроницаемости, отсутствие на борту команд кораблей, которые могли бы бороться за сохранение их живучести, отсутствие на кораблях средств ПВО, или корабельной авиации, благодаря которым бомбометание с небольшой высоты было бы невозможным (как это имеет место во время фактических боевых действий). После опытных бомбардировок, проводившихся по кораблям одними ВВС армии, никто не пытался исследовать и изучить

¹ Отчет морского министра США, стр. 7.

результаты попаданий в корабли. Бомбардировка продолжалась до тех пор, пока объект не был потоплен, и таким образом не оставалось никаких доказательств причины потопления кораблей. Как раз наоборот, опытные операции, осуществлявшиеся силами ВМС, производились на научной основе: специально назначенная техническая комиссия экспертов тщательно исследовала все повреждения корабля после каждого попадания и записывала все данные испытаний до момента потопления корабля.

Во время совместных опытных операций ВВС армии грубо нарушали заранее обусловленные соглашения и игнорировали сигналы связи, установленные, чтобы позволить наблюдение в промежутках между попаданиями. Вследствие этого мы лишились ценной информации.

Голос представителей ВМС, выступавших с опровержением пропаганды Митчелла, не был услышан.

В течение целого ряда веков считалось, что потопление кораблей являлось функцией только одних ВМС. Личный состав военно-морского флота весьма эффективно достигал этой цели, используя для этого орудия, торпеды, мины, глубинные бомбы, таран или авиационные бомбы, в зависимости от обстоятельств, используя каждое в отдельности или путем их комбинированного применения.

В целом кампания Митчелла против военно-морского флота являлась ошибочной и проводилась людьми совершенно некомпетентными в области оценки и анализа роли авиации и воен-

но-морского флота. Тем не менее, эта пропаганда проводилась весьма искусно и была эффективной. Она была построена по стандартному образцу кампаний, техника которых требует постоянных сенсаций, не оставляющих времени для обдумывания логики событий. Наиболее удобной мишенью для Митчелла явился военно-морской флот. Без сомнения, его пропаганда значительно ослабила военно-морской флот США, которому пришлось первым из всех родов вооруженных сил США вступить во Вторую Мировую войну.

4. Развитие корабельной авиации

Несмотря на старания пацифистов и изоляционистов, а также несмотря на сдачу на слом линейных кораблей и на резкое сокращение ассигнований на нужды ВМС США, боевой дух и энергия американских моряков продолжали оставаться на высоте. Самым важным и выдающимся мероприятием в период между Первой и Второй мировыми войнами было создание морской авиации и ее включение в состав ВМС. Этот процесс был начат почти сразу с момента создания авиации, но само собой разумеется, он происходил медленными темпами вследствие необходимости проведения научис-исследовательской работы и несовершенной конструкции первых типов самолетов. Когда в 1917 г. было объявлено о вступлении США в войну, все усилия морской авиации были направлены на оказание немедленной

поддержки вооруженным силам. Самолеты соединения морской авиации были первыми вооруженными силами США, которые прибыли во Францию, если не считать армейскую медицинскую часть. Несколько позднее в весьма короткий срок были сформированы крупные силы авиации, оперировавшие с аэродромов Франции и Англии. Эти силы проявили большую активность во время войны. В их состав входила даже мощная группа бомбардировщиков, которая атаковала германские базы подводных лодок в Бельгии.

Едва только был подписан мирный договор, как военно-морской флот США снова возвратился к разрешению задачи создания корабельной авиации. Командующий Атлантическим флотом США адмирал Майо сделал весьма полное и обоснованное представление правительству по этому вопросу. Он настаивал на том, чтобы «в распоряжении ВМС США имелось определенное количество самолетов, которые могли бы проводить целый комплекс операций и использоваться для разведки, наблюдения, противолодочного патруля, эскортных операций, нанесения торпедного удара и т.д.» Перечисляя нужды ВМС США, он указывал на необходимость включения в состав флота не менее двух авианосцев с самолетами для «проведения разведывательных операций и торпедных атак».

Совет морского министерства сразу же приступил к детальному изучению изложенного, и в мае 1919 г. был составлен предварительный доклад, в котором указывалось, что «развитие корабельной авиации представляло первостепенную

задачу, к разрешению которой следовало приступить немедленно, если США были намерены занять надлежащее место среди морских держав».

В июне совет объявил свою основную линию политики по этому вопросу:

«Для обеспечения господства в воздухе, для предоставления стране возможности встретиться на равных условиях с любимым возможным противником, а также для завоевания надлежащего места среди морских держав, необходимо до максимально возможных пределов увеличить корабельную авиацию. Самолеты должны стать главным орудием флота. Должны быть созданы воздушные силы военно-морского флота, которые были бы в состоянии совместно с кораблями проводить операции на всех морских театрах земного шара».

Еще до опубликования заключений военно-морского совета, в январе 1919 г. на Гуантанамо было откомандировано соединение самолетов для участия в маневрах, проводившихся флотом. Они совершали воздушные налеты в качестве самолетов противника, проводили разведывательные операции, операции по перехвату кораблей в море, наводили подводные лодки на корабли и производили тренировочные полеты по взлету самолетов с площадки орудийной башни линкора. Позднее для взлета самолетов с кораблей, были сконструированы катапульты. В начале марта три морских самолета совершили трансатлантический перелет через Азорские острова и Лиссабон с первой посадкой в Галифаксе. Во время перелета самолеты обнаруживали в море

большое количество кораблей и судов. Два самолета совершили вынужденную посадку и часть пути должны были двигаться по воде. Самолет «NC-4», пилотируемый лейтенантом Альбертом Ридом, пролетел все расстояние по воздуху, явившись первым самолетом, совершившим трансатлантический перелет.

В течение последующих нескольких лет развитие морской авиации проходило по нескольким направлениям, главным образом, по линии научно-исследовательских работ и изысканий, поскольку этого требовала программа осуществления взаимодействия военно-морских сил и авиации. Были произведены испытания змейкового аэростата, от дальнейшего использования которого было решено отказаться. Затем производились длительные и дорогостоящие испытания дирижаблей жесткой конструкции, которые в конце концов были признаны слишком непрочными для применения во флоте и от них также было решено отказаться. Конструировались различные типы кораблей для использования их в качестве плавучих баз для морских самолетов. Первым кораблем, сконструированным для этой цели, был корабль специального назначения «Райт», использование которого в течение длительного периода дало весьма ценные результаты для военно-морского флота США. Первым американским авианосцем «Лэнгли» был переоборудованный угольщик, оснащенный взлетной палубой. Он добросовестно прослужил в течение долгих лет, вступив в строй в 1921 г. Кроме того, линейные корабли, а затем и крейсера,

были оборудованы таким образом, чтобы брать на борт самолеты. Было построено значительное количество весьма ценных береговых баз морской авиации.

В этот период первоначального развития морской авиации приходилось преодолевать значительные трудности. Непрерывные нападки Митчелла на военно-морской флот, появлявшиеся в прессе, а также отношение конгресса являлись постоянным источником неприятностей и тревог. Целый ряд бесконечных заседаний конгресса по военно-морским вопросам, по всей вероятности спровоцированных Митчеллом, требовал затраты значительных усилий и времени. В рамках самого военно-морского флота также существовало много диаметрально противоположных мнений по вопросам роли и значения авиации, типов авианосцев и самолетов, по вопросу организации самостоятельного управления ВВС флота и по целому ряду других вопросов.

Организованное в июле 1921 г. управление воздушных сил морского флота, включенное в состав морского министерства, явилось стабилизирующим фактором и как бы итогом всей ранее проведенной работы, однако многие важные функции все еще оставались в пределах компетенции других управлений.

В 1925 г. комиссия, возглавлявшаяся Морроу, назначенная президентом с целью изучения вопросов авиации с общегосударственной точки зрения, составила исключительно полный и всеобъемлющий доклад. Эта комиссия в основном поддержала требования, выдвигавшиеся военно-морским

флотом в течение нескольких лет, особенно по вопросу сохранения морской авиации в составе военно-морского флота.

Высокий авторитет этой комиссии ослабил борьбу против военно-морского флота, принявшую хронический характер и серьезным образом мешавшую проводившейся им работе. Создание в 1926 г. поста помощника морского министра по авиации также способствовало повышению авторитета ВМС США.

В 1921 г., одним из крупнейших достижений в области закрепления авиации в составе флота явилось включение самолетов и авианосцев в состав сил, принимавших участие в военных играх, проводившихся в военно-морском учений. В ходе этих игр будущие члены высшего командования плавсостава проходили подготовку для ведения боевых операций на море. Проведенные военные игры превратили многих скептиков в энтузиастов, превозносивших значение авиации для военных операций флота.

Неоценимым дополнением к академической подготовке военно-морских специалистов являлась ежегодная практика проведения крупных маневров флота. Во время этих маневров создавалось подобие боевой обстановки и решались сложные стратегические и тактические задачи. Эти маневры на море являлись главным фактором, способствовавшим практическому взаимодействию авиации с флотом.

Морская авиация получила свое боевое крещение во время больших ежегодных военно-морских маневров, в которых она должна была

«сделать свои первые шаги», однако результаты ее действий оказались совершенно неожиданными и вызвали всеобщее удивление. В 1923 г. эти игры заключались в том, что военно-морской флот США должен был предпринять атаку на Панамский канал, чтобы испытать его оборонительные сооружения. В состав сил, участвовавших в этих маневрах, входили ВВС армии и военные корабли. В состав соединения кораблей входил линкор «Оклахома», оборудованный катапультной и имевший на борту один самолет. Условно он должен был изображать авианосец, а его самолет должен был представлять собой эскадрилью морских самолетов. Этот единственный самолет был выпущен катапультной в море на значительном расстоянии от сооружений Панамского канала и, никем не обнаруженный, сбросил 10 миниатюрных бомб на оборонительные сооружения Гатуна прежде, чем зенитные орудия открыли по нему огонь и раньше, чем армейские самолеты успели подняться в воздух.

В 1925 г. первый американский авианосец «Лэнгли» принял участие в военно-морских маневрах. Его роль в проведенной операции произвела исключительно сильное впечатление на командующего флотом и он настойчиво требовал быстрого завершения строительства крупных авианосцев «Саратога» и «Лексингтон», которые в то время находились на стапелях. Он также настаивал на необходимости строительства самолетов большей выносливости, прочности и радиуса действия, а также на устройстве более совершенных катапульт на борту крейсеров.

Каждая игра вносила новые элементы в решение проблемы взаимодействия авиации и флота и двигала ее вперед. Как корабли, так и авиация извлекали весьма поучительные уроки в процессе развития и укрепления их мощи и учились преодолевать трудности, что обеспечило им возможность справиться с тяжелыми задачами, поставленными перед ними Второй Мировой войной, и одержать победу в этой войне.

Главными вехами процесса развития корабельной авиации были:

1) необходимость обеспечения флота небольшими авианосцами для уменьшения риска возможных потерь.

2) настоятельная необходимость принятия на вооружение флота большого количества авианосцев, результатом чего явилось включение в состав ВМС авианосцев «Рэйнджер», «Йорктаун» и «Энтерпрайз». Крупные новые быстроходные авианосцы «Саратога» и «Лексингтон» впервые приняли участие в военно-морских маневрах в 1929 г., в ходе которых они весьма наглядно подтвердили предположения об уязвимости Панамского канала при воздушных атаках с моря. Кроме того, в результате этих игр были извлечены ценные данные в отношении тактики, методов обороны авианосцев, когда они следуют вместе с другими кораблями и т.д. Военно-морские игры, проводившиеся на протяжении десяти лет подряд на обширных океанских пространствах, имели неоценимое значение, являясь как бы генеральными репетициями перед войной. Во время этих игр были выработаны раз-

личные виды атак кораблями отдельных береговых объектов и боев в открытом море между кораблями, проводившаяся всегда при поддержке морской авиации;

3) необходимость обеспечения флота эскортными авианосцами для проведения операций по наблюдению за падениями снарядов, по поддержке десантных операций, операций по прикрытию надводных кораблей и противолодочных операций;

4) уменьшение роли гидроавиатранспортов и самолетов линейных кораблей и крейсеров;

5) срочное развитие зенитной артиллерии;

6) крайняя необходимость в самолетах, обладающих большей скоростью, радиусом действия и огневой мощностью;

7) проведение операций по бомбардировке с пикирования по быстродвижущимся целям;

8) выработка тактики авианосцев в операциях, проводимых флотом;

9) изменение состава оперативного соединения авианосцев, сопровождаемого линкорами, крейсерами и эсминцами;

10) организация быстроходного оперативного соединения авианосцев, обладающего большим радиусом действия, большой маневренностью и ударной мощностью и возможности пополнения запасов горючего в открытом море.

Весь этот процесс развития происходил в результате проведения ежегодных маневров, и наконец, морская корабельная авиация почти достигла высшей степени своего развития еще до ее участия в настоящих боевых операциях,

которыми ознаменовалась ее окончательная зрелость.

Следует особо упомянуть о том, что во время военно-морских игр в 1938 г. авианосец «Саратога» предпринял успешную внезапную атаку на Перл-Харбор с позиции на расстоянии 100 миль от этой базы, применив ту же тактику, какая была применена японцами в декабре 1941 г. Также следует упомянуть об активном участии в операциях авиации корпуса морской пехоты, на чем более подробно мы остановимся в следующем разделе.

5. Подготовка флота к проведению амфибийных операций

В США в течение около трех лет более трех миллионов человек прошли специальную подготовку для ведения амфибийных операций и были отправлены на различные театры военных действий, рассеянные по всему миру. Подготовка и разработка этих операций была начата нашим корпусом морской пехоты — организацией, отличавшееся исключительно высоким моральным духом, дисциплиной, энергией, эффективностью действий и боевым задором. Части морской пехоты имели большой опыт тренировочных пеших походов и отличались большой выносливостью, благодаря чему они являлись образцом сил, необходимых для участия в комбинированных операциях. Однако Первая Мировая война помешала корпусу морской пехоты

проводить подготовку к амфибийным операциям, и к этому вопросу морская пехота смогла вернуться только в 1924 г., когда экспедиционным силам, базировавшимся на Куантико, пришлось проводить практические занятия по высадке десантов на о. Кулебра. Вслед за этим на Атлантическом и Тихом океанах были проведены маневры аналогичного характера.

Начиная с 1933 г. ежегодно начали проводиться маневры по высадке десантов. В ходе этих маневров были предусмотрены операции по перевозке войск на военных кораблях, операции по переброске десантных войск с корабля на берег, операции по высадке частей первого эшелона, операции по обеспечению огневой поддержки и прикрытия с воздуха, а также проводился конкурс на строительство десантных судов наилучшей конструкции. В 1938 г. наши армия и корпус береговой охраны направили свои войсковые соединения для принятия участия в специальных учениях, возобновив таким образом свое традиционное сотрудничество с военно-морским флотом, осуществлявшееся во время войны. В 1939 г., перед началом войны, армия стала проводить обучение целой самостоятельной дивизии комбинированным операциям под руководством военно-морского флота и корпуса морской пехоты.

В противоположность морской авиации, подготовка наших вооруженных сил к проведению амфибийных операций была далеко не закончена к началу Второй Мировой войны. Еще до вступления США в войну стимулом для проведения

подготовки к такого рода операциям явилось указание президента Рузвельта (середина 1940 г.) произвести подготовку к захвату о. Мартиника. Было обеспечено получение значительного количества транспортов, был изучен весьма важный вопрос боевой нагрузки, было активизировано строительство высадочных средств и было увеличено количество войск, проходивших специальную подготовку. В феврале 1941 г. под личным командованием адмирала Кинга, являвшегося в то время командующим Атлантическим флотом, были проведены маневры № 6 по высадке десантов. Крупное соединение военных кораблей поддерживало учебную высадку трех боевых команд морской пехоты, двух армейских боевых команд и трех усиленных рот морской пехоты на о. Кулебра. Войсками командовал генерал-майор корпуса морской пехоты США Холланд Смит. В августе 1941 г. в Нью-Ривер (Северная Каролина) были проведены такие же маневры с увеличенным составом войск. Тем временем значительная часть войск, прошедших подготовку для участия в амфибийных операциях, была отправлена в Исландию, чтобы сменить находившийся там английский гарнизон.

Первые крупные учения на Тихом океане проводились в 1937 г. в районе Сан-Диего — Сан-Клементе. В этих учениях принимали участие линкоры, обстреливавшие о. Клименте боевыми снарядами.

Испытание новых типов и конструкций десантных средств началось в 1936 г. На протяжении 1940—1941 гг. были произведены испыта-

ния всех основных типов десантных судов, включая американские десантные суда для перевозки войск и небольших перевозочных средств (LCVP), баржи для выгрузки мехсредств (LCM) и английские танковые баржи (LCT). Были проведены необходимого мероприятия для организации постоянных амфибийных сил на Тихом океане, включая переоборудование нескольких торговых судов в транспорты. Параллельно с этим все время продолжались учения по высадке десантов. Однако основная подготовка велась на Атлантическом океане в связи с организацией патрулирования нейтральной зоны США и вследствие сосредоточения там более крупных сил.

Искусство ведения современных амфибийных операций сделало огромный шаг вперед в результате всей этой подготовки и упорных учений. И тем не менее, когда разразилась война, мы были еще очень далеки от готовности выполнять те колоссальные задачи, которые вскоре встали перед нами. В лучшем случае, было положено начало исключительно быстрой организации сил для проведения амфибийных операций и их обучения на основе применения опыта, приобретенного в ходе трудных и жестоких боевых операций. В октябре 1941 г., адмирал Кинг следующим образом охарактеризовал состояние готовности военно-морских сил США для проведения амфибийных операций: «для того, чтобы была полная ясность в этом вопросе, необходимо подчеркнуть, что на амфибийные силы Атлантического флота не следует рассчитывать как на силы,

способные обеспечить успешное проведение активных боевых операций. Необходимо принять срочные меры, чтобы устранить все недостатки, выявленные в этой организации». Его главные предложения сводились к следующему:

1) создать эффективно действующую организацию по принципу организации корпуса морской пехоты;

2) обеспечить надлежащее оснащение войск;

3) обеспечить соответствующее количество транспортов с надлежащей грузоподъемностью и оборудованием, включая грузовые суда, специально оборудованные для перевозки высадочных средств, танков и танков-амфибий, а также тяжелого войскового имущества, как зенитные орудия, гаубицы, грузовые автомашины, тракторы и различные транспортные средства;

4) проводить учения, приближенные к боевой обстановке, с учетом имеющегося опыта.

Судьба предопределила так, что большая часть репетиций оказалась больше, чем генеральными, и главное обучение и подготовка происходили в процессе самого боя. Следует отдать должное храбрым и упорным бойцам, которые сумели достигнуть мастерства при проведении амфибийных операций в таких тяжелых и суровых условиях.

6. Общий процесс развития ВМС США

Более, чем для какого-либо другого рода войск, для военно-морского флота США были характерны: постоянная непрерывная активность и

стремление к развитию и совершенствованию, сочетание теоретических познаний и практической деятельности, идейное руководство по всем специальным вопросам, преданность делу и высокой цели служения на благо американской нации, а также неподкупность и непреклонная лояльность.

Большие маневры флота, о которых упоминалось ранее, являлись как бы куполом, венчающим стройное сооружение, воздвигнутое в результате проведения ежегодной военно-морской подготовки и повседневной упорной кропотливой работы отдельных лиц и соединений. На всем протяжении этого периода во флоте господствовала дисциплина, которая проводилась с учетом чувства собственного достоинства всего личного состава. Если бы не дисциплина, которая ведет к немедленному повиновению, сражения никогда не выигрывались бы, а жизни и собственность людей никогда не могли бы быть сохранены в условиях объявления чрезвычайного положения в его многообразных формах.

Во время Второй Мировой войны фактором первостепенного значения являлась исключительная мобильность нашего флота и его вспомогательных сил. Противник часто бывал застигнут врасплох и испытывал серьезные затруднения в результате быстрого нанесения ударов нашими военно-морскими силами, а также вследствие большого радиуса действия наших кораблей и их непревзойденной способности проводить в течение длительного периода операции вдали от своих баз. Эти качества кораблей нашего флота

явились следствием недостаточного количества наших морских баз и результатом традиционной политики проведения частых маневров на море, на большом расстоянии от побережья. Военно-морские флоты других стран проводили маневры сравнительно редко и на небольшом расстоянии от морских баз, главным образом вследствие недостаточного обеспечения флота горючим, а также в результате наличия в их распоряжении большого количества морских баз. В связи с этим их корабли проводили операции около своих баз, тогда как наши корабли были вынуждены оперировать в открытом море, не прибегая к услугам берегового оборудования.

После Первой Мировой войны внимание военно-морских кругов США было обращено, главным образом, на разрешение проблем ведения военных действий на Тихом океане, на его обширных пространствах, в условиях недостаточного количества баз. Поэтому было приложено много усилий для того, чтобы увеличить мобильность американского флота и его возможности самообслуживания и самообеспечения. Исходя из этого была организована система «морских обозов» (Fleet Train), позднее переименованная в базовые силы флота. Эта организация положила начало знаменитой 10-й вспомогательной эскадры, прославившейся во время Второй Мировой войны. В состав ее входили нефтеналивные суда, грузовые суда, транспорты, плавучие мастерские, транспорты с боеприпасами, госпитальные суда и целый ряд других судов, сопровождавших и обслуживавших военные корабли

в любом месте, где они проводили операции. Кроме того, туда входили базы эсминцев, базы подводных лодок и базы гидросамолетов, которые служили плавучими базами для отдельных групп этих малых судов.

При помощи различных субсидий было обеспечено такое положение, при котором многие новые торговые суда строились с таким расчетом, чтобы в случае необходимости их можно было сразу переоборудовать во вспомогательные суда.

Другим крупным достижением явилось постепенное освоение трудной техники пополнения запасов горючего военными кораблями в открытом море.

Все эти вопросы оперативного характера тесно увязывались с обучением личного состава стратегии и тактике и прохождением теоретической подготовки в военно-морском училище, которое ежегодно выпускало около семидесяти старших офицеров. Теоретические знания, приобретенные там, проверялись на практике на флотах, и наоборот, практический опыт флотов предоставлялся в распоряжение научно-исследовательских коллективов. Такая же тесная взаимосвязь существовала и в отношении материальной части. Технические отделы и конструкторские бюро морского министерства, ответственные за проектирование и строительство кораблей, изготовление машинного оборудования, артиллерии и другого снаряжения кораблей, поддерживали постоянный контакт с организациями, ведавшими материальной частью кораблей, находившихся в строю.

Ограничения в отношении тоннажа и количественного состава флотов, а также в отношении водоизмещения и размеров некоторых классов кораблей, предусмотренные международными договорами, еще более усиливали значение качества конструкции кораблей малого тоннажа. Наши конструкторы и инженеры быстро справились с этими задачами и добились больших успехов при их разрешении. Значительная экономия в водоизмещении корабля достигалась за счет использования легких металлов, применения сварки вместо клепки для обшивки корабля, увеличения давления и температур в двигателях и т.д. Конструкции новых крейсеров и эсминцев, а также судовых двигателей отличались высоким качеством. Конструкции наших морских самолетов, орудий, торпед и мин были значительно усовершенствованы, а новые приборы управления огнем, столь необходимые при ведении боя, отличались превосходным качеством изготовления.

Утверждение в 1933 г. судостроительной программы, предусматривавшей строительство эсминцев, крейсеров и авианосцев, явилось весьма значительным и важным мероприятием. В период между 1933—1944 гг. были сконструированы крейсера типа «Атланта», вооруженные зенитными орудиями. «Проекты нескольких различных типов вспомогательных судов, включая новые эскадренные тральщики, были переданы на судостроительные верфи, которые приступили к закладке новых судов. Все линкоры типов «Норт Кэролайн», «Саут Дакота» и

«Айова» были сконструированы в течение этого периода, начиная с 1935 г. Их характерными особенностями являлись: 16" орудия главного калибра, увеличение горизонтального бронирования для защиты кораблей от воздушных бомбардировок, частичное увеличение брони вокруг наиболее важных постов управления огнем, современные 5" зенитные орудия в спаренных установках и предшественники (признанные на опыте боя совершенно не отвечающими требованиям) современных типов зенитных орудий малого калибра. Эти корабли имели также хорошую противоминную защиту, отличную скорость и прекрасную маневренность — необходимые качества для ведения успешных боевых операций.

Сразу же после начала войны в Европе инженерно-техническое бюро морского министерства приступило под руководством главного военно-морского совета к составлению полных и всесторонних обзоров в отношении требований, предъявляемых новой обстановкой к конструкциям кораблей. Аннулирование в результате начавшейся войны договоров, предусматривавших различные ограничения, являлось основным фактором при составлении новой программы строительства флота. Основная задача теперь заключалась не в том, чтобы создавать наилучшие конструкции кораблей ограниченного водоизмещения, а в том, чтобы выбрать наиболее удачную комбинацию основных тактико-технических данных, причем водоизмещение и размеры могли теперь являться одной из

переменных величин. На основе предыдущих достижений и опыта были составлены проекты конструкций новых типов эсминцев, крейсеров и авианосцев. К 7 декабря 1941 г. были заключены контракты на строительство эсминцев типа «Флетчер», крейсеров типа «Кливленд» (с 6" артиллерией), крейсеров типа «Балтимор» (с 8" артиллерией), авианосцев типа «Эссекс», первых типов эскортных миноносцев, крейсеров типа «Аляска» и различных вспомогательных судов, включая минзаги. Для всех этих кораблей были характерны усовершенствования, внесенные в конструкцию корпуса, которые с честью выдержали испытание в бою: частичное бронирование жилых помещений, более толстая бортовая броня, усовершенствованное деление на отсеки и водонепроницаемость этих отсеков на случай атак подводных лодок. Кроме того, была усилена противовоздушная оборона кораблей путем установки на них зенитных орудий различного калибра.

Для того, чтобы построить корабли, отвечающие всем требованиям современной войны на море, увеличение размеров и водоизмещения кораблей каждого класса являлось неизбежным. Различные требования, как например: увеличение боезапаса для увеличенного количества орудий, увеличение личного состава орудийных расчетов для обслуживания орудийных установок, увеличение запасов горючего, отвечающего увеличению радиуса действий корабля, увеличение мощности двигателей для достижения большей скорости — все это, естествен-

но, влекло за собой увеличение водоизмещения корабля, чтобы принять эту дополнительную нагрузку и сохранить достаточную плавучесть и остойчивость.

В течение предвоенного периода были разработаны современные конструкции главных судовых двигателей, работающих под высоким давлением и при больших температурах. Эти двигатели были доведены до такой стадии усовершенствования с точки зрения их выносливости, что наши новые корабли были в состоянии проходить огромные расстояния, не производя осмотров, переборки и ремонта машин на верфях военно-морского ведомства, во многих случаях проходя свыше 100 000 миль в течение одного года. Колоссальные усовершенствования и достижения были достигнуты в области строительства дизелей, общая мощность которых во время войны составляла 35 000 000 л.с., тогда как общая мощность на валу на всех кораблях ВМС США составляла около 90 000 000 л.с.

Главное влияние на общее развитие материальной части военно-морского флота оказала система организации опытных лабораторий и испытательных станций, которые находились в распоряжении различных отделов морского министерства. Эти научно-исследовательские учреждения были укомплектованы инженерами и учеными, которые сочетали свою работу с практической службой во флоте. К таким научным организациям относились: бассейны для испытания моделей кораблей, аэродинамические

трубы, пороховые, орудийные, торпедные, минные и авиационные заводы, артиллерийские полигоны, а также научно-технические испытательные и экспериментальные станции. В 1928 г. была организована военно-морская научно-исследовательская лаборатория для проведения научных изысканий во всех областях военно-морской техники. Ее успехи в области радио и радара были исключительными, в то время как она оказывала помощь флоту и в целом ряде других областей. Лаборатория поддерживала тесное сотрудничество с такими организациями, как бюро стандартов, управление по вопросам химической войны военного министерства США, национальный научно-исследовательский комитет, а также с различными лабораториями и научными организациями частновладельческой промышленности.

Все эти учреждения вместе взятые положили основу исключительным военным успехам военно-морского флота США путем быстрой мобилизации всех огромных научно-исследовательских возможностей страны и использования их для оперативных целей. Таким образом, ученый мир сделал исключительный по своей ценности вклад в общее дело победы.

Применение принципов и методов объединенного командования операциями армии и флота было также одним из важнейших вкладов, обеспечивших такую быструю и решающую победу союзников во Второй Мировой войне. Этой победе также способствовала разработка родов войск под руководством объединенного совета

начальников штабов. Эти организационные и административные мероприятия способствовали превосходству общей военной организации союзников над верховными командованиями германских и японских вооруженных сил, которые испытывали серьезные трудности в связи с отсутствием объединенного командования этими силами и неудовлетворительным координированием их операций.

Американских принципов координированных действий армии и флота придерживались также военные и военно-морские училища и академии.

В 1919 г., был возрожден объединенный совет, который в 1920 г. опубликовал инструкции по вопросу единого командования. Эти инструкции предусматривали такое положение, при котором командование какой-либо отдельной операцией или театром военных действий должно было осуществляться или армией, или флотом в зависимости от условий и обстановки в каждом отдельном случае, т.е. в зависимости от того, какой род войск играет основную роль в данной операции. Эти инструкции 1920 г. явились основой для организации соединенного командования во время Второй Мировой войны. Более того, объединенный совет, организованный в 1919 г., был реорганизован в объединенный совет начальников штабов, находившийся во время Второй Мировой войны в Вашингтоне и так блестяще координировавший операции всех вооруженных сил США на протяжении всей войны.

7. Сравнительные данные военно-морской мощи

Приводимые ниже статистические данные тоннажа военных кораблей указывают на быстрое уменьшение мощи военно-морского флота США по сравнению с флотами других государств с момента вступления в действие международных договоров об ограничении строительства военных кораблей (с 1922 г. до вступления США в войну в конце 1941 г.).

Тоннаж кораблей, находившихся в строю в 1922 г. после сдачи на слом кораблей устаревших конструкций, согласно условиям договора (в тысячах тонн)

	США	Англия	Япония	Франция	Италия
Линейные корабли	464	475	312	186	87
Авианосцы	81	115	68	22	—
Крейсера	249	359	242	147	172
Эсминцы	216	191	96	115	97
Подводные лодки	68	52	66	78	55
Общее количество	1078	1192	784	548	411

**Тоннаж кораблей в 1941 г.
(за исключением кораблей, устаревших по сроку службы)**

	США	Англия	Япония	Франция	Италия
Линейные корабли	534	443	357	117	164
Авианосцы	135	161	178	22	—
Крейсера	329	471	299	150	119
Эсминцы	237	268	154	114	101
Подводные лодки	117	55	107	61	84
Общее количество	1352	1398	1095	464	468

Особенно обращает внимание относительно большой рост японских ВМС. В течение 21 года

они достигли увеличения на 61% по сравнению с 1922 г., когда общий тоннаж ВМС Японии составлял всего 50% мощности ВМС США, однако было внесено предложение о предоставлении Японии 60% квоты.

Согласно договору 1922 г. ей было разрешено увеличение на 60% тоннажа ее линейных кораблей, помимо других больших преимуществ, касающихся отмены для нее ограничений в отношении морских баз, которые были предусмотрены для других государств.

К 1936 г., когда срок договора истек, общий тоннаж военных кораблей Японии был доведен до уровня 73% флота США.

Такое быстрое увеличение тоннажа имело место в результате лихорадочного строительства Японией военных вспомогательных кораблей (на которые до 1930 г. не распространялись ограничения), в то время как США в течение этого же периода занимались новым строительством в весьма незначительных масштабах. Главной причиной сказанного явился неестественный, если не сказать бесчестный, союз пацифистов с проповедниками авиации как ведущей силы будущих войн.

Даже по истечении договоров, предусматривавших ограничения в отношении строительства кораблей, мы с запозданием приступили к строительству кораблей и проводили его весьма медленными темпами, в то время как многие из наших кораблей за это время выходили из строя как устаревшие по сроку службы.

Накануне войны в 1941 г. общий тоннаж японского флота, состоявшего из кораблей современной

конструкции, на 71% превышал тоннаж нашего флота.

Поскольку нам приходилось проводить операции и на Атлантическом, и на Тихом океанах, а также вследствие недостаточного количества наших баз за океаном, японский флот имел значительное превосходство над нашим во время операций в центральной и западной частях Тихого океана.

Глава 1

МОРСКИЕ ПРОТИВНИКИ

(1939—1940 гг.)

1. Германский флот и морская политика Германии¹

Существование и независимость Британской Империи и английского народа зависят от морских коммуникаций. Поэтому главной и основной задачей противника является нарушение и блокада этих жизненно-важных артерий Британской Империи.

Во время войны 1914—1918 гг. английское господство на море как в проливах, так и в открытом море обеспечивало ей независимость и свободу плавания.

К 1917 г. Германия довела боевую активность своего подводного флота до высшей точки эффективности, в результате чего германский флот был недалек от того, чтобы одержать победу над английским флотом. Однако

¹ Этот раздел составлен, главным образом, на основании германских источников: 1) «Отчет о

результатом такой тактики Германии явилось вступление в войну США и других государств, которые раньше оставались нейтральными.

Во время Первой Мировой войны для того, чтобы устранить угрозу морским коммуникациям со стороны подводных лодок и быстроходных вооруженных рейдеров противника, в Англии и США были изобретены и приняты на вооружение военно-морских флотов различные противолодочные средства, была возрождена старинная система организации конвоев, которая со времен парусного флота применялась весьма редко. Военных специалистов часто обвиняют в том, что они составляют планы новой войны, основываясь только на опыте минувшей войны. Но тем не менее, морские операции в Атлантике во время Второй Мировой войны оказались весьма похожими на операции, имевшие место в ходе Первой Мировой войны, хотя никто и не планировал их в этом направлении.

Гитлер стремился создать флот открытого моря, пренебрегая значением подводного флота, в то время, как Англия, Франция и США

войне на море» Карла Деница от 24 сентября 1945 г., составленный для объединенных паций после капитуляции Германии и переведенный командующим военно-морскими силами в Европе 31 октября 1945 г. 2) Доклад Управлению Главного командующего английскими силами в Германии, составленный адмиралом Вальтером Гледишем и вице-адмиралом Куртом Асмапом 10 февраля 1946 г. 3) Дневник Асмапа о совещаниях между Гитлером, Редером и Деницем, переведенный отделом английской морской разведки, как «Отчет о германских военно-морских усилиях».

были значительно лучше подготовлены к борьбе с надводным флотом противника, чем с его подводными лодками. До того момента, пока не были просмотрены протоколы германского морского министерства, почти все военные специалисты США и Англии считали, что планы ведения подводной войны противником были разработаны и подготовлены задолго до войны. Ничто не могло быть дальше от истины, чем такое предположение. Гитлер не хотел подводной войны, но она явилась неожиданной необходимостью для него, в то время как германский флот к такой войне не был подготовлен. Германии пришлось пойти на ведение подводной войны в силу необходимости. С начала войны и до середины 1943 г. германские подводные лодки действовали без какого-либо плана и только с 1943 г. все усилия Германии и значительная доля ее промышленности были направлены на то, чтобы превратить подводную войну в решающий фактор.

В сентябре 1939 г. германский флот под командованием гросс-адмирала Эриха Редера¹, был разделен на три флота: линейный флот (линкоры и линейные крейсера)², разведывательные силы (крейсера, эсминцы, миноносцы и

¹ Получил чин гросс-адмирала 1 апреля 1939 г. — следующее звание после генерал-адмирала, которое соответствует званию адмирала флота в американских ВМС.

² Линкоры (старые): «Шлезвиг-Гольштейн», «Шлезииен»; карманные линкоры: «Адмирал граф Шпее», «Адмирал Шеер», «Лютцов» (бывш. «Дейчланд») и линейные крейсера: «Шарнхорст», «Гнейзенау».

тральщики)¹ и подводный флот, которым командовал Карл Дениц. тогда капитан 1 ранга. К тому времени германский военно-морской флот имел в своем составе только 43 подводных лодки, находящихся в строю, из которых 25 были по 250 тонн. Остальные имели водоизмещение от 500 до 750 тонн. Эти подводные лодки причинили союзникам наибольший ущерб во время Второй Мировой войны. В это же время Германия ежемесячно² строила всего лишь от двух до четырех новых подводных лодок.

На допросе 9 июня 1945 г. Дениц с горечью заявил, что «война нами была проиграна раньше, чем она началась», — потому что «Германия не была подготовлена к ведению войны против Англии на море. При трезвой политике Германия должна была бы располагать 1000 подводными лодками к началу войны»³.

Дениц был слишком наивен, допуская, что Англия не предприняла бы никаких шагов, в то время как Германия увеличивала бы свой подводный флот в 4 раза, но он в достаточной сте-

¹ Крейсера: «Адмирал Хиппер», «Блюхер», «Кенигсберг», «Карлсруэ», «Кельн», «Эмден», «Лейпциг», «Нюрнберг»; эсминцы: 16 — типа «Маас», шесть — типа «Редер», 20 миноносцев, восемь малых эскортных кораблей, 32 тральщика, 40 моторных тральщиков и 20 торпедных катеров.

² Обзор стратегических бомбардировок американской авиации. «Отчет о строительстве германских подводных лодок» (1946). Подводные лодки водоизмещением в 500 тонн относились к типу VIIA и VIIB, а водоизмещением в 750 тонн — к типу IXA.

³ «Отчет о морской войне», переведенный отделом английской морской разведки. Приложение II, стр. 4.

пени, прав в том смысле, что германский флот был не подготовлен к ведению подводной войны, и виноват в этом был Адольф Гитлер.

К счастью для союзников, Гитлер имел слабое представление о большом значении морской мощи и ничтожные понятия о морской стратегии. Он был сторонником войны на суше, преследуемый навязчивой идеей, весьма похожей на теорию «континентальной блокады», посредством которой Наполеон надеялся задушить Англию, Если бы Гитлеру удалось подчинить своему господству или влиянию европейскую «крепость», все морские державы оказались бы в безвыходном положении. Если бы они отказались заключить мир на выгодных для Германии условиях, Германия построила бы мощный флот открытого моря, чтобы в конечном итоге разбить эти державы.

В противоположность сугубо морским тенденциям своих сильнейших противников Рузвельта и Черчилля, Гитлер был почти всецело захвачен мыслью о победах на континенте, которые он считал одним из главных средств для достижения мирового господства.

Гитлер являлся также сторонником воздушной войны — Геринг заботился об этом, но его усилия создать мощную авиацию в годы, предшествовавшие войне, замедлили темпы развития других родов оружия.

Муссолини, втянувший Италию в войну в июне 1940 г., имел вполне современный военно-морской флот, но, как однажды заметил Черчилль, этот флот, по-видимому, был скорее создан для того, чтобы спастись бегством, чем

вести активные боевые действия. Военно-морская стратегия Италии, до тех пор, пока она не была изменена Гитлером, определялась старинной концепцией «fleet in being», заключавшееся в том, что вооруженные силы должны быть сохранены в качестве потенциальной угрозы вместо того, чтобы быть использованными в качестве активной силы.

В своих планах завоевания мирового господства Гитлер надеялся отдалить войну с Англией по крайней мере до 1944 г¹. Он неоднократно заявлял своим адмиралам, что германский флот не сможет победить ВМС Англии. Его стратегия заключалась в том, чтобы сохранить Англию нейтральной до тех пор, пока европейская «крепость» не будет им завоевана, и Англия не в состоянии будет предпринять какие-либо шаги против этого. Еще в большей степени Гитлер не желал войны с США, делая ставку в этом вопросе на наших пацифистов и сторонников фашизма и предполагая, что США останутся нейтральными до тех пор, пока Англия не будет покорена, и он сможет диктовать новому миру условия, выполнение которых той или другой страной будет гарантировать ее существование. Вскоре после падения Франции (в 1940 г.), Гитлер приступил к изучению путей и средств захвата островов на Атлантическом океане (Исландия и Азорские острова) с целью запугивания США, или же с целью использования

¹ Редер. «Размышления по поводу пачала войны 3 сентября 1939 г. на совещании у фюрера по вопросам, касающимся германского флота 1939 г.» (1946).

этих островов в качестве военных баз на случай войны с Америкой.

Таким образом, в сентябре 1939 г. в Германии имелось еще меньше надежд, чем в 1914 году? на то, что германский военно-морской флот завоюет господство хотя бы в проливах.

Когда Англия отказалась остаться в стороне, в то время как Германия грабила Польшу, германский флот начал активные боевые действия, несмотря на то, что подобный шаг со стороны Германии (учитывая небольшое количество линкоров) был равен самоубийству. К тому же общее количество германских подводных лодок было недостаточным для ведения войны на наших морских коммуникациях. Исходя из этого адмирал Редер доложил Гитлеру, что задача германского флота должна была заключаться в обеспечении обороны прибрежных вод и в проведении операций против торгового судоходства противника.

В январе 1940 г. он указывал Гитлеру, что совершенно необходимы концентрация сил на море и проведение воздушной войны против Англии, а в личном разговоре жаловался Гитлеру на «существующую тенденцию в германских военных кругах, которая заключалась в сосредоточении всего внимания и сил для ведения войны на континенте»¹. Ни Гитлер, ни Редер не хотели согласиться с логикой создавшегося положения и отдать приказ о прекращении строительства всех

¹ Дневник Асматта. «Отчет о германских военно-морских усилениях».

линейных кораблей. Однако темпы строительства подводных лодок были немедленно увеличены с таким расчетом, чтобы количество ежемесячно строящихся лодок возросло с 4 до 20 — 25. Были утверждены планы строительства, согласно которым в 1942 г. в строй должны были вступить 300 подводных лодок (большей частью водоизмещением 500 и 750 тонн) и более 900 подводных лодок, к концу 1943 г. Эта программа не была выполнена, но если бы даже и удалось ее выполнить, то такого количества подводных лодок все равно было бы недостаточно.

Количество судостроительных верфей, занятых строительством подводных лодок, возросло с трех до шестнадцати, однако мероприятия по ускорению темпов строительства были предприняты только летом 1943 г. Ускорению темпов сборки корпуса и механизмов способствовало широко распространенное применение метода сварки. Крупные верфи сократили время строительства подводных лодок типа VIIC (500 т.) до 36—40 недель, не включая времени испытания, в то время как минимальный срок строительства подводной лодки типа IX D (740 т.) составлял 40—44 недели. На верфях, имевших менее совершенное оборудование, срок строительства лодок соответственно увеличивался на 12—16 недель¹.

Что касается германских военно-воздушных сил (маршал Геринг в то время являлся фаворитом Гитлера), то они получали почти все необхо-

¹ Программа и тактика строительства подводных лодок. 1933—1939 гг., стр.4. Отчет Деница.

димое для своего развития¹, причем от авиации не требовалось выполнения определенных боевых задач, связанных с общей военно-морской стратегией.

Германский флот не имел своей авиации² и все усилия ВВС Германии (особенно пикирующих бомбардировщиков) были направлены на авиационную поддержку операций наземных войск, в то время как подготовке экипажей, предназначенных для бомбардировки надводных целей (кораблей и судов) достаточного внимания не уделялось.

В первые недели войны, когда английский флот еще не был оснащен мощным зенитным вооружением, германские бомбардировщики потопили в проливах несколько военных кораблей и целый ряд торговых судов. Но наибольшей эффективности германская авиация достигла в 1942 г., во время атак конвоев, направлявшихся в Северную Россию.

В правительствах тоталитарных государств (подобных правительствам держав Оси) личность даже играет большее значение, чем в странах демократии. В первое время в состав германского верховного командования, возглавлявшегося Гитлером, входил только один морской

¹ Во время войны у немцев существовала поговорка: «Мы воюем при помощи прусской армии, имперского флота и национал-социалистической авиации».

² За исключением нескольких самолетов, базировавшихся на линкоры и крейсера. Германский флот предполагал строительство авианосцев, но единственный из них, находившийся в процессе строительства, так часто подвергался бомбардировкам английской авиации, что его строительство так и не было завершено.

офицер; все остальные были сухопутные офицеры и офицеры ВВС. Тем не менее, это было как раз то, чего добивался «создатель империи» Редер. Учитывая опыт, приобретенный во время Первой Мировой войны, Редер был убежден, что германский военно-морской флот находился в слишком большой зависимости от других родов войск. «Поэтому он ревностно старался сделать военно-морской флот самостоятельной организацией и все бразды правления всецело взять в свои руки»¹.

В 1939 г. Редеру было 63 года. Это был человек, обладавший большим умом и хорошими организаторскими способностями, и в то же время это был замкнутый индивидуалист, не умевший обходиться с людьми и не выносивший противоречий с их стороны. Обычно он отдавал приказы без предварительной консультации с другими лицами и, тем не менее, раболепствовал перед Гитлером, единственным человеком, которому он подчинялся. Сначала Гитлер высоко ценил Редера, чем, однако, адмирал не сумел воспользоваться, т.к. постоянно держался в стороне от Гитлера, насколько это было возможно. Благодаря этому он не сумел «обучить» Гитлера военно-морской стратегии.

Средний буржуа по происхождению, приобретший аристократические манеры во время имперского режима. Редер особенно не выносил таких выскочек, каким был маршал Геринг, от которого он зависел в вопросе обеспечения действий флота авиационной поддержкой.

¹ Гледиш и Асмани, стр.201.

Контр-адмирал Карл Дениц — командующий подводным флотом¹ — являлся одним из самых способных, смелых и разносторонне образованных высших офицеров Германии на протяжении всей войны. К моменту начала войны, в возрасте 47 лет, он «считался сильной личностью и завоевал безграничную преданность со стороны младших по званию офицеров»². Дениц обладал большой энергией и был беспощаден, что импонировало Гитлеру. Однако он не имел права непосредственного доступа к Гитлеру до того времени, пока он не сменил Редера на посту Главнокомандующего военно-морским флотом.

С момента начала войны Германия нарушила свои договорные обязательства, касающиеся ее подводного флота.

Статья 22 Лондонского морского договора 1930 г., к которому 23 ноября 1936 г. формально присоединилась Германия, гласила следующее: «В своих действиях против торговых судов подводные лодки должны соблюдать правила международного права, каким подчиняются все надводные корабли. Это положение может быть нарушено в случае, когда торговое судно оказывает активное сопротивление или после неоднократного требования военного корабля остановиться и дать возможность подняться на его борт для досмотра грузов. Военный корабль не имеет права потопить или вывести из строя судно, предварительно не обеспечив безопасность пассажиров,

¹ Произведен в звание контр-адмирала 1 октября 1939 г.

² Гледиш и Асманн — стр.206.

команды и судовых документов. Корабельные шлюпки не могут считаться средством, гарантирующим безопасность, если поблизости нет другого судна, которое взяло бы на борт и пассажиров, и команду»¹. Согласно договору ни Англия, ни другие страны не имели права вооружать торговые суда до объявления войны.

Но уже в первый день войны договор был весьма эффектно нарушен Германией: 4 сентября 1939 г., через 12 часов после объявления войны, подводная лодка U30 в 200 милях от побережья Донегал (сев. часть Ирландии) без предупреждения торпедировала невооруженный английский пассажирский пароход «Атения», шедший без охраны. В результате атаки пароход был потоплен, а вместе с пароходом погибло 112 пассажиров, среди которых находились женщины и дети. Британское Адмиралтейство расценило этот факт как доказательство нежелания Деница выполнять условия договора и как сигнал для вооружения английских торговых судов в целях самозащиты. Гитлеровское правительство с присущим ему бесстыдством и лживостью заявило, что англичане сами потопили пароход «Атения» с целью вовлечения США в войну, одновременно указывая, что контрмеры, предпринятые Англией, являлись нарушением международного права, которое позволяло подводным лодкам топить суда противника при их обнаружении.

¹ Протоколы Лондонской морской конференции 1930 г. (1931 г.), стр. 218. Дата присоединения к этому договору Германии.

После поражения Германии адмирал Дениц уныло признал, что это заявление было ложью¹, утверждая, однако, что потопление парохода «Атения» было ошибкой. Все же он не смог доказать, что командир U30, совершавший эту «ошибку» понес какое-либо наказание.

23 сентября Гитлер согласился с мнением адмирала Редера «топить при обнаружении все торговые суда противника», избегая встречи с вооруженными судами. Этот приказ не распространялся на суда нейтральных стран. Редер согласился с таким исключением, но настоял на том, чтобы это исключение касалось только тех судов, которые будут полностью освещены в темное время суток, чего, естественно, последние никогда не делали после потопления парохода «Атения».

Суда нейтральных стран, особенно суда дружественных Германии государств (Италия, Япония, Россия и Испания) не были включены в число судов, подлежащих атаке. Однако по предложению Редера, Гитлер согласился санкционировать постепенное «усиление» подводной войны, заключавшееся в том, что в конце 1939 г. все суда, за исключением полностью

¹ «Процесс адмирала Деница» — «O.X.I Review», октябрь 1946 г., стр. 28. Составлено по материалам протоколов Нюрнбергского процесса. Однако в своем отчете Дениц не делает никаких ссылок на потопление парохода «Атения». По-видимому, он полностью разделяет нацистскую идеологию в отношении того, что международное право является односторонним законом и может использоваться или игнорироваться Германией в зависимости от ее личных интересов.

освещенных судов четырех дружественных «нейтральных» государств, могли быть потоплены, если они были обнаружены подводными лодками в зонах военных действий, запрещенных законом США о нейтралитете для плавания американских торговых судов. Наше же законодательство в отношении военной зоны рассматривалось немцами как стремление США избежать неприятностей, что вполне соответствовало действительности¹.

Эта предусмотрительная и вводящая в заблуждение политика постепенного «усиления» подводной войны, проводилась в жизнь вплоть до падения Франции, после чего Гитлер почувствовал себя достаточно уверенно, чтобы в своих действиях в отношении судов, подлежащих потоплению, руководствоваться только своими соображениями. Никаких преград для него больше не было.

Во время процесса в Нюрнберге было установлено, что Дениц даже издал ряд приказов командирам подводных лодок, предписывающих расстреливать из пулеметов уцелевших людей из команд торпедированных судов².

Тот факт, что многие из его офицеров не могли совершать действий, столь противоречащих основным принципам человечности и старым

¹ «Совещания у Гитлера». Записи совещаний Гитлера с Редером и другими офицерами, захваченные в конце войны. Обычных ходовых огней было недостаточно для установления факта принадлежности судна к нейтральной стране.

² «O. N. I.». Октябрь 1946 г., стр. 29.

морским традициям, и большей частью не выполняли варварского приказа Деница, делает честь этим офицерам.

После того, как битва за Британию Германией была проиграна, и особенно после вступления США в войну, германское Верховное командование поняло, что его стратегия континентальной войны явилась ошибочной, что Германия могла бы выиграть войну только в том случае, если бы морские коммуникации союзников были нарушены еще до вторжения в европейскую «крепость»¹.

Таким образом, битва за Атлантику вылилась в упорную борьбу между союзными державами, которые имели целью перевозки, формирование, оснащение и снабжение вооруженных сил для вторжения на европейский континент, с одной стороны, и подводными лодками и авиацией держав Оси, стремившихся воспрепятствовать выполнению этой цели, с другой. Если бы раньше Гитлер планировал и готовился именно к такой войне, вполне возможно, что он выиграл бы ее, так как германские подводные лодки были сравнительно близки к победе, несмотря на путаную и беспорядочную гитлеровскую стратегию континентальной войны.

Хотя в 1941 г. правящие круги Японии были также слепы в отношении их собственной

¹ Германия поняла ошибочность континентальной стратегии не в результате вступления США в войну, а в результате сопротивления СССР, которого ни Гитлер, ни американцы не ждали (от редакции).

слабости и мощи США, они, по крайней мере, пытались ослабить морскую мощь США на Тихом океане, прежде чем приступить к дальнейшим завоеваниям на суше.

2. Английский и канадский военно-морские флоты

Английский флот, по определению коммодора Нокса, располагал, по сравнению с флотом США, приблизительно одинаковым количеством линкоров и большим количеством крейсеров. Тем не менее, он был так же плохо подготовлен к войне с подводными лодками и авиацией Германии, как и германский надводный флот — к ведению войны против торгового судоходства союзников.

В течение нескольких предвоенных лет особый отдел ВМС Англии занимался изучением и разработкой методов борьбы с подводными лодками и изобретением противолодочных средств. Однако к моменту начала военных действий английский военно-морской флот располагал весьма незначительным количеством таких судов, которые можно было бы использовать для охранения конвоев вместо эсминцев, в которых Англия испытывала острый недостаток.

Военно-морской флот США, располагавший большим временем для военной подготовки, оказался в декабре 1941 г. еще менее подготовленным к войне, чем английский флот, и имел еще меньше кораблей охранения. При морском министерстве США не имелось специального отде-

ла или группы для изучения противолодочной борьбы.

Морские офицеры как Англии, так и США, в один голос объясняют такую неподготовленность наличием договоров, предусматривающих ограничение развития военно-морского флота, хотя, фактически, каждое из этих государств, если бы оно желало, могло создать значительно более мощный флот даже в пределах рамок договоров. Оба государства — как Англия, так и США — могли бы иметь значительно больше малых кораблей (эсминцы и более мелкие классы кораблей), а также более сильную морскую артиллерию. Но и в том, и в другом государстве считали более разумным и целесообразным расходовать строго ограниченные средства, ассигнованные на военно-морской флот, на строительство, в первую очередь, крупных кораблей, что занимало более длительное время, а не на строительство малых кораблей, которые могли быть построены в сравнительно короткие сроки.

Оба флота были слишком оптимистически настроены в отношении их боевой мощи и способности, в случае необходимости, создать импровизированными средствами противолодочный флот.

В 1939 г. в распоряжении английского флота фактически не имелось мин для защиты прибрежных вод от подводных лодок противника. До середины 1941 г. ВМС Англии был в состоянии обеспечить орудиями и орудийными расчетами не более 23% торговых судов.

Ошибки и упущения со стороны США были в одинаковой степени велики, как мы увидим ниже¹.

В отношении авиации английский флот находился в таком положении, как и германский, который в мирное время не имел в своем составе авиации. Самолеты же английских ВВС не имели противолодочного оборудования. И все же было найдено типичное для Англии компромиссное решение. Командованием английских ВВС был создан Бомбардировочный корпус береговой авиации, в состав которого входили 19 эскадрилий (примерно 220 самолетов) и который организа-

¹ Приводим выступление адмирала английского флота Вильяма Джемса от 5 января 1944 г., которое почти в одинаковой степени применимо и к Англии, и к США.

«До войны я был членом Совета Адмиралтейства. На заседаниях Совета всегда стоял вопрос о постройке самых современных типов кораблей, сообразуясь с нашими возможностями в области денежных средств, имевшихся в нашем распоряжении. Наши заседания всегда кончались сознанием необходимости строительства прототипов кораблей. Для этого имелись три причины, одна из которых заключалась в том, что новый тип судов находился в процессе разработки: было бы нецелесообразным, например, отдать приказ на строительство ста судов определенного типа, когда на следующий год можно было бы строить суда значительно более усовершенствованного типа. Второй причиной являлось укомплектование личным составом — в мирное время было невозможно иметь в строю большое количество малых судов, которые очень быстро отживают свой век, и мы фактически просто не могли бы найти личного состава для их укомплектования. Третья причина заключалась в сознании того, что суда этого типа можно было построить сравнительно быстро, а имевшиеся в нашем распоряжении средства мы должны были вложить в такие корабли, на строительство которых требуется длительное время — эсминцы и крейсеры. «Джорнал Ройял Юнайтед Сервис Инститьюшэн». 56, февраль 1944 г.

ционно представлял собой фактически самостоятельное соединение.

Используя опыт 25-летнего развития техники морской авиации, а также благодаря свободному и быстрому поступлению из США необходимого оборудования, бомбардировочный корпус быстрыми темпами прошел обучение по охране судоходства и охоте за подлодками. В 1941 г. в порядке обмена опытом в Англию прибыла большая группа американских летчиков морской авиации, командированных в качестве наблюдателей при корпусе, которые приобрели исключительно ценные познания по борьбе с подводными лодками. 15 апреля 1941 г. бомбардировочный корпус был передан в оперативное подчинение Адмиралтейству, после чего корпус был реорганизован в ВВС военно-морского флота, базирующиеся на сухопутные аэродромы.

Совместными действиями патрульных судов, вооруженных траулерами, эсминцев и других кораблей и самолетов корпуса бомбардировочной авиации, действовавших на внутренних коммуникациях, с многочисленных баз Англии и Северной Ирландии, весной 1941 г.¹ удалось изгнать германские подводные лодки из района западных подходов к Великобритании.

В то же время английский военно-морской флот уделял большое внимание организации конвоев. Учитывая уроки войны 1914—1915 гг. (действия германских рейдеров в Карибском море) в начале сентября 1939 г. формирование

¹ См. прилагаемую серию таблиц и карт.

английских трансатлантических конвоев производилось в Кингстоне (о. Ямайка), а в дальнейшем порт их формирования был переведен в Галифакс, откуда торговые суда направлялись в Англию в сопровождении кораблей охранения канадского флота.

Канадский флот начал по-настоящему организовываться только в 1939 г. Его рост шел весьма быстрыми темпами за счет строительства новых кораблей и покупки кораблей у других стран. В результате этого к маю 1942 г. он уже насчитывал около 300 кораблей, а численность личного состава флота была доведена до 31 000 офицеров и рядовых¹.

В состав канадского военно-морского флота входили в основном корабли охранения двух типов — корветы и фрегаты, на строительстве которых и специализировалась судостроительная промышленность страны. 18 корветов и два фрегата были куплены у Канады военно-морским флотом США, после чего корветы были переоборудованы в канонерские лодки².

Корветы имели на своем вооружении одно 4-дюймовое (101,6 мм) орудие, пулеметы, глубинные бомбы и прибор «асдик» (торпедные

¹ Коммандер Морского Резерва США «Канадский военно-морской флот». «Юнайтед Стейтс Нейвал Инстительютс Просидингс» XVIII 1239 (сентябрь 1942).

² Эти бывшие канадские корветы типа «PSG» (в том числе «Экшп», «Рестлесс» и «Тенасити») не следует путать с канонерскими лодками («PG») «Виксен» и «Плимут», которые являлись переоборудованными яхтами, или «Чарльстон» и «Эри», которые изначально были построены как канонерские лодки в 1936 г.

аппараты не устанавливались), обладая, таким образом, всеми необходимыми средствами для ведения активных действий против подводных лодок противника. Большая маневренность корветов (даже по сравнению с эсминцами) давала им в этом отношении большое преимущество. Однако их скорость (16 узлов) была явно недостаточной. В то же время по сравнению с другими эскортными кораблями корветы являлись одними из самых мореходных кораблей. Они обладали хорошей остойчивостью и редко получали повреждения во время штормов, но наряду с этим, были очень неудобными и требовали исключительно большого напряжения от команд.

При планировании корветы не предназначались для использования их в качестве кораблей охранения в открытом океане; для этой цели более подходящими были фрегаты — корабли с большим водоизмещением, имевшие большую скорость и более мощное вооружение, и в то же время являвшиеся наиболее удобными для личного состава. Первые фрегаты были построены в Англии и вступили в строй в 1942 г.. Фрегаты канадского производства начали вступать в строй с весны 1942 г. До того, как было построено большое количество новых эсминцев, корветы и фрегаты были самыми популярными и самыми надежными кораблями охранения трансатлантических конвоев на линии Северная Америка — Англия.

К началу войны в Европе (3 сентября 1939 г.) Франклин Д. Рузвельт уже седьмой год был президентом США. Чарльз Эдисон исполнял обязанности морского министра (морской министр

Свенсон умер в июле 1939 г.), адмирал Гарольд Старк был начальником морских операций, а адмирал Джемс Ричардсон — Главнокомандующим военно-морским флотом США.

Основные силы ВМС США находились на Тихом океане уже в течение более чем 10 лет, однако уже в январе 1939 г. начало производиться частичное развертывание сил в восточном направлении. Началом такого развертывания послужило создание атлантической эскадры. В сентябре 1939 г. эта эскадра под командованием контр-адмирала Альфреда Джонсона, состояла из четырех линкоров старой конструкции («Нью-Йорк», «Техас», «Арканзас», «Вайоминг», которыми непосредственно командовал адмирал Джонсон. В состав эскадрильи также входили: соединение тяжелых крейсеров («Сан-Франциско», «Тускалуза», «Куинси», «Винсеннес»), которым командовал контр-адмирал Пикенс, соединение эсминцев, в состав которого входили 10 кораблей этого класса под командованием кэптана Гринмана и авианосец «Рэйнджер» (в то время еще не в строю), на который базировались также и самолеты с авианосца «Уосп»¹. Эта эскадра явилась ядром мощного Атлантического флота США, командующим которым 1 февраля 1941 г. был назначен адмирал Эрнест Кинг².

¹ Кроме того, в состав эскадры входили патрульные суда и эскадрильи патрульных самолетов, находившиеся в то время в Атлантике.

² С 1 ноября 1940 г. по 1 февраля 1941 г. Атлантическая эскадра называлась «Патрульное соединение ВМС США».

Первым результатом войны в Европе для военно-морского флота США явился приказ президента Рузвельта от 5 сентября 1939 г. об установлении нейтральной зоны вокруг американского континента и об организации патрульной службы в этой зоне. Официально задачей патрулирования в указанной нейтральной зоне являлось обнаружение любых воздушных, надводных и подводных сил военно-морских флотов воюющих сторон, приближавшихся к побережью США или Вест-Индии. Главная же цель установления патрульной службы сводилась к тому, чтобы показать готовность военно-морского флота США к защите Западного полушария.

На конгрессе министров иностранных дел американских республик, который открылся 25 сентября 1939 г. в Панаме, Боннер Уэллс представил на рассмотрение и утверждение Пан-Американских республик план организации патрулирования водных районов. Большинство голосов, при нескольких воздержавшихся, план был утвержден. 2 октября 1939 г. был опубликован акт Панамского конгресса, в котором указывалось, что единая политика всех американских республик заключается в том, чтобы не допускать распространения войны на Западное полушарие. Этот акт запрещал всем воюющим странам проводить военные операции за линией, проходящей приблизительно от точки 20° сев. широты, 60° зап. долготы к точке расположенной приблизительно на 600 миль южнее о. Фого (острова Зеленого

мыса) и далее на зюйд-вест, параллельно побережью Южной Америки¹.

Поскольку ни одна из американских республик, за исключением США, не располагала таким количеством боевых кораблей, которое могло бы осуществлять патрулирование водных районов, то все бремя по его организации было возложено на военно-морской флот США. На следующий день после подписания указанного акта Морским министерством Джонсон приступил к формированию кораблей, которые должны войти в состав патрульного соединения нейтральной зоны. К 12 сентября организация была закончена: восемь соединений патрулировали воды от побережья Ньюфаундленда до Гвианы²: патрульное соединение «0» несло дозорную службу в районе вод от залива Пласентиа и Галифакса к

¹ Точные координаты: от Квадди-Хэд к востоку до 60° западной долготы, далее к югу до точки 20° северной широты, далее до точки 0,5° сев. широты и 24° западной долготы и до точки 58° южной широты и 57° западной долготы (Оперативный план Атлантического флота 7-41 от 1 сентября 1941 г.)

² Командиры и их соединения: «0» — кэптен Деифельд. Дивизион эсминцев (18 единиц, в том числе «Дэвис», «Джунт», «Бенхэм», «Эллет»); «1» — Лейтенант-командер Эванс (эсминцы «Гамильтон» и «Лири»); «2» — Командер Мур (эсминцы «Гопкинг», «Гофф», «Оул», патрульное судно «Пэтроп 54»); «3» — Кэптен Гриппап (эсминцы «Дикейтор», «Бэрри», «Рубен Джеймс», «Мэнли», патрульные суда «Пэтроп 52» и «Пэтроп 53»); «9» — Кэптен Бастедо (крейсера «Куинси» и «Винсепес»); «6» — Лейтенант-Командер Паркер — (эсминцы «Бэббит» и «Клакстон»); «7» и «8» — контр-адмирал Пикенс — (тяжелые крейсера «Сан-Франциско», «Тускалуза», эсминцы «Тракстон», «Симпсон», «Лапвиинг», «Брум», «Борье», «Гапшет» и «Трэш», патрульные суда «Пэтроп 33» и «Пэтроп 51». (командующий Атлантической эскадрой. Оперативный приказ 20-39).

югу до 40° сев.широты; патрульное соединение «1» — вдоль линии, идущей на северо-запад и юго-восток от Джорджес Шоал. Патрульное соединение «2» — треугольник от Ньюпорта через точку $43^\circ 05'$ сев.широты и $65^\circ 30'$ западной долготы до точки $37^\circ 50'$ северной широты и $70^\circ 20'$ западной долготы; патрульное соединение «3» — зона между плавучим маяком в заливе Чезапик и точками $37^\circ 50'$ сев.широты и $70^\circ 20'$ западной долготы и $34^\circ 10'$ сев.широты и $73^\circ 05'$ западной долготы; патрульное соединение «9» — район между Ньюпортом и мысом Гаттерас в 300 милях от побережья; патрульное соединение «6» — Флоридский пролив, Юкатанский пролив и соседние с ними воды; патрульные соединения «7» и «8» действовали по усмотрению их командира в восточной зоне Карибского моря к зюльду от параллели $23^\circ 10'$ северной широты. 4 линкора и авианосец «Рэйнджер», базировавшиеся на Хэмптон Роудс входили в состав резервного соединения.

Время от времени районы патрулирования изменялись, а по мере усиления мощи военно-морского флота США на Атлантическом океане изменялся также количественный и качественный состав патрульных соединений. В октябре с участием береговой обороны была создана постоянная водная зона патрулирования, ограниченная линией, идущей приблизительно на расстоянии 200 миль от побережья (от Грэнд Бэнкс) через Багамские и Антильские острова до Тринидада¹.

¹ Оперативный приказ 24-39 от 16 октября. Патрулирование было прекращено 29 января 1940 г.

В январе 1940 г. ударная группа под командованием контр-адмирала Пикенса, состоявшая из крейсеров и эсминцев, базировавшихся на Норфолк и порты Карибского моря, начала охранять водный район, заключенный в треугольник Норфолк — Бермудские о-ва — Сент Томас¹.

С ноября 1940 г. после приобретения баз на Бермудские о-ва, там базировались 3 самолета «РВУ-2» патрульного соединения 54 для несения в этом районе воздушного дозора².

К моменту начала войны в европейских водах находилось еще одно соединение военно-морского флота США (эскадра «40-Т»), организованное в сентябре 1936 г. для эвакуации американцев из Испании в период гражданской войны. На 1 сентября 1939 г. в состав этой эскадры (командир контр-адмирал Чарльз Кортний) входили: легкий крейсер «Трентон», эсминцы «Бэджер» и «Джейкоб Джонс», а также одно вспомогательное судно. Базируясь на Лиссабон, в целях поддержания дружественных отношений и защиты интересов США это соединение продолжало оставаться в западной части Средиземного моря. С 22 октября 1940 г. это соединение было расформировано «в свете обстановки, создавшейся в некоторых частях Европы»³.

¹ Оперативный приказ 1-40 от 1 января 1940 г.

² Оперативный приказ 1-40 от 18 ноября 1940 г. командира патрульного соединения на Бермудских островах.

³ Доклад Морского министра США за 1941 г. К тому времени американские эскортные миноносцы «Дикерсон» и «Херберт» прибыли на смену двум эсминцам.

Глава II

ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ КОНВОИ С УЧАСТИЕМ АНГЛИЙСКИХ И КАНАДСКИХ КОРАБЛЕЙ ОХРАНЕНИЯ (сентябрь 1939 — декабрь 1940 г.)

1. Определение понятия «конвой»

Группа торговых или вспомогательных судов, перевозящая войска или военное снаряжение, при самостоятельном плавании представляет собой уязвимый объект для атаки надводных кораблей, подводных лодок и авиации противника. Поэтому такая группа судов выходит в море в охранении военных кораблей различных классов, которые в состоянии отразить все атаки противника, т.е. все перечисленные выше корабли выходят в море в составе конвоя.

Таким образом, конвой — это группа торговых или вспомогательных судов, или тех и других вместе, сведенных для совместного перехода морем под охраной военных кораблей — кораблей охранения.

Под термином «корабли охранения» подразумеваются все военные корабли (линкоры, авианосцы, крейсера и корабли эскорта), выделенные для охраны транспортов от атак противника.

Понятие «корабли эскорта» включает в себя такие корабли, как эскадренные миноносцы, фрегаты, корветы и другие малые корабли, оборудованные такими средствами обнаружения и имеющие такое вооружение, которые дают им возможность вести эффективную борьбу с подводными лодками.

На линейные корабли, авианосцы и крейсера, входящие в состав конвоя, возлагаются задачи борьбы с надводными военными кораблями (рейдерами) и авиацией противника.

Командир кораблей охранения обычно назначается из командиров соединений линкоров, крейсеров или же командир эскадры эсминцев.

Командир кораблей охранения несет ответственность за безопасность конвоя на период перехода.

С другой стороны, находясь в период движения конвоя на одном из торговых или вспомогательных судов, начальник конвоя несет ответственность за дисциплину непосредственно на этих судах. В трансатлантических конвоях, состоявших большей частью из английских судов и кораблей, начальником конвоя обычно являлся адмирал британского флота в отставке; в американских конвоях начальником чаще всего был кэптен военно-морского резерва, имевший большой опыт службы в торговом флоте.

С самого начала войны действия канадского военно-морского флота согласовывались с Британским Адмиралтейством. Были разработаны подробные инструкции для судов, входящих в состав конвоев и кораблей охранения. В Монреале, Квебеке, Галифаксе, Сидни и Сент-Джонсе (о. Ньюфаундленд) были организованы военно-морские контрольные штабы.

16 сентября 1939 года вышел в море первый из многочисленных сотен конвоев «НХ» (Галифакс — Великобритания).

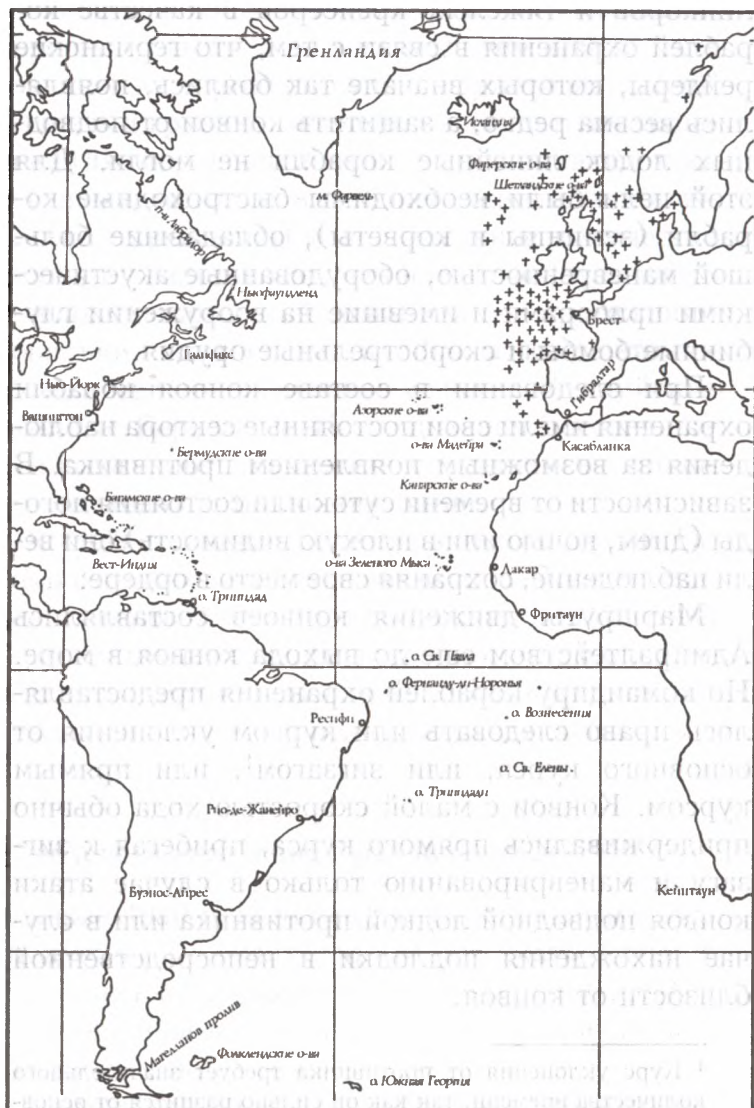
С самого начала было проведено разграничение между быстроходными конвоями и конвоями с малой скоростью хода: к первым относились конвои, которые могли идти со средней скоростью 9,5—10 узлов, а к последним — конвои со скоростью в 7,5 узлов. И те, и другие выходили из Галифакса одновременно через каждые 8 дней и, следовательно, приходили к западным берегам Великобритании через каждые 3—4 дня. В состав кораблей охранения, выходивших из Галифакса, по мере возможности входили: один английский линкор или крейсер и два канадских эсминца. Приблизительно в точке пересечения курса конвоя 20° меридиана западной долготы происходила смена кораблей охранения конвоев. Корабли охранения, вышедшие из Канады, принимали суда, следующие из Англии и сопровождали их в Галифакс; аналогичным порядком действовали и корабли охранения, вышедшие из Англии. Как и во время Первой Мировой войны, капитаны торговых судов сначала предпочитали плавать самостоятельно, но ввиду

увеличения риска, связанного с переходом, охотно входили в состав конвоев. Первоначально было много потерь и повреждений в результате столкновений судов, особенно в условиях сильных туманов, окутывавших побережье Новой Шотландии почти во все времена года.

Значительные трудности приходилось также испытывать при встрече с конвоями, вышедшими из Англии, так как место рандеву конвоев назначалось Адмиралтейством каждый раз заново. До тех пор, пока Франция не была оккупирована германскими войсками, основной поток этих трансатлантических конвоев направлялся в Лондон, за исключением тех случаев, когда получалась пробка в районе Даунса. Это вызывало необходимость направлять их к западным портам Англии.

2. Трансатлантические конвои

В состав обычного трансатлантического конвоя периода 1939—1941 гг. входило от 45 до 60 торговых судов, шедших в кильватерном строе девятью-двенадцатью колоннами на расстоянии пяти кабельтовых (1000 ярдов) между колоннами и трех кабельтовых (600 ярдов) — между судами в колонне. Таким образом конвой, состоявший из девяти кильватерных колонн, имел ширину по фронту четыре мили и глубину — полторы мили и больше, в зависимости от количества судов конвоя. Английский флот уже в самом начале войны прекратил использование



Торговые суда, потопленные германскими подводными лодками в Атлантическом океане с момента начала войны до норвежской кампании (3 сентября 1939 — 9 апреля 1940).

линкоров и тяжелых крейсеров в качестве кораблей охраны в связи с тем, что германские рейдеры, которых вначале так боялись, появлялись весьма редко, а защитить конвой от подводных лодок линейные корабли не могли. Для этой цели были необходимы быстроходные корабли (эсминцы и корветы), обладавшие большой маневренностью, оборудованные акустическими приборами и имевшие на вооружении глубинные бомбы и скорострельные орудия.

При следовании в составе конвоя корабли охраны имели свои постоянные сектора наблюдения за возможным появлением противника. В зависимости от времени суток или состояния погоды (днем, ночью или в плохую видимость) они вели наблюдение, сохраняя свое место в порядке.

Маршруты движения конвоев составлялись Адмиралтейством еще до выхода конвоя в море. Но командиру кораблей охраны предоставлялось право следовать или курсом отклонения от основного курса, или зигзагом¹, или прямым курсом. Конвой с малой скоростью хода обычно придерживались прямого курса, прибегая к зигзагу и маневрированию только в случае атаки конвоя подводной лодкой противника или в случае нахождения подлодки в непосредственной близости от конвоя.

¹ Курс отклонения от противника требует значительного количества времени, так как он сильно разнится от основного курса, но зигзагообразный курс требует часто повторяющихся его изменений. Курсы отклонения разрабатываются до выхода конвоя в море, предусматривая цель минимальной затраты времени на весь переход.

Конвои с войсками шли обычно с большей скоростью (от 12 до 15 узлов), чем конвои, состоявшие из торговых судов, груженных хозяйственными грузами, и имели более сильное охранение. В состав кораблей охранения таких конвоев входили: один или более линейных кораблей (или крейсеров) и значительное количество эсминцев. Защита всех конвоев с воздуха обеспечивалась канадской авиацией на протяжении нескольких сот миль от Галифакса, когда это позволяли метеорологические условия. Английские самолеты Берегового Командования обеспечивали аналогичное прикрытие с воздуха на западных подходах к Великобритании.

В 1939 г. конвои, следовавшие на линии Галифакс — Англия потерь не имели. Первым судном, которое было торпедировано и потоплено 14 февраля 1940 г. было судно, отставшее от конвоя. Потери конвоев продолжали быть незначительными и весьма редкими до июня 1940 г.

3. Последствия падения Франции в июне 1940 г.

В начале 1940 г. казалось, что у Англии имелись все данные для того, чтобы выиграть битву в Атлантике, но падение Франции в июне 1940 г. изменило положение и создало совершенно новую обстановку.

Германский подводный флот, значительно выросший к этому времени, получил возможность базироваться на такие французские порты, как Брест, Сен-Назер, Лорьян и Ла-Палис. Создание

операционных баз подводных лодок в этих пунктах Нормандии и Бретани позволило почти удвоить количество германских подводных лодок для действий в западной части Атлантического океана. Поскольку все руководство операциями германских подводных лодок было сосредоточено в руках адмирала Деница, поддерживавшего непосредственную связь с Гитлером через адмирала Редера, немцам удалось достигнуть полного единства в руководстве при наступлении, что никогда не могло бы быть достигнуто при обороне. Штаб Деница был учрежден в Бресте (позднее в Лорьяне), а Сен-Назер превращен в главную операционную и ремонтную базу германских подводных лодок.

Подводные лодки, построенные на германских верфях, первый испытательный период проводили в Балтийском море, а ходовые испытания проходили в Северном море (восточное побережье которого находилось в то время под контролем немцев). Затем они проскальзывали между Фарерскими островами и Исландией и после своего первого боевого похода возвращались на французские базы. В результате изучения подводной акустической аппаратуры, которая оказалась в руках немцев после захвата французских кораблей, германское верховное командование разработало новые тактические приемы атаки, сделав главным образом упор на ночных атаках конвоев. Это еще более увеличило эффективность действий германских подводных лодок.

Гитлеровский «новый порядок» в Западной Европе ознаменовался потоплением в период между 14 и 17 июня 1940 г. семи судов из состава

ва трех различных конвоев на линии между Галифаксом и Англией. В июле несколько других конвоев понесли тяжелые потери в результате ночных атак подводных лодок, причем последние даже не были обнаружены.

В этой новой стратегической обстановке, возникшей в результате захвата Франции Германией, англичане испытывали большие трудности, связанные с нехваткой эскортных кораблей.

Значительное количество эсминцев было потоплено во время проведения операции по эвакуации Дюнкерка, другие корабли, могущие осуществлять охранение, находились в капитальном ремонте после серьезных повреждений, полученных во время безуспешных действий в Норвегии. Лето 1940 г. явилось периодом наибольших успехов германских подводных лодок, достигнутых ими за все время войны. Несмотря на то, что потери Германии в подводных лодках в 1940 г. были значительно меньшими, чем в 1942 г., средний тоннаж английских судов, потопленных каждой подводной лодкой в отдельности, был почти в 10 раз больше¹.

Потери судов и недостаточное количество кораблей охранения заставили Англию принять новый маршрут следования конвоев.

Трансатлантические конвои, шедшие из Канады в Англию, согласно этому новому маршруту должны были быть встречены английскими кораблями охранения в точке пересечения курса конвоя с 17° меридианом западной долготы, а

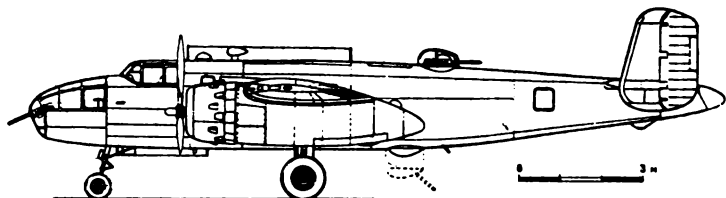
¹ Отчет Деница, разделы 53-58.

приблизительно в точке пересечения курса с 8° меридианом западной долготы конвой разделялись на две части. Одна часть следовала через проливы Норт-Минч и Пентленд-Ферт к восточному побережью Англии, вторая — через Северный пролив следовала в Глазго и Ливерпуль под прикрытием самолетов, базировавшихся на Северную Ирландию и Шотландию. Немцам потребовалось два месяца, чтобы разгадать этот план.

В последних числах августа конвой «НХ-65» потерял семь судов в результате атак подводных лодок и бомбардировочной авиации противника на западных подходах и у восточного побережья Англии. Это был первый конвой, который понес потери в результате действий германской авиации.

Примерно в это же время, вследствие большого скопления судов в порту Галифакс и в заливе Чедабукто, которые формировались к выходу в море, было принято решение конвоировать только быстроходные торговые суда, выходящие из Галифакса. Торговые суда с малой скоростью хода должны были следовать самостоятельно в Сидни на Кап-Бретон, где из них формировались конвои, имевшие условное обозначение «SC». Первый такой конвой был атакован германской подводной лодкой, в результате чего было потоплено одно судно конвоя, а также единственный корабль охранения этого конвоя (английский шлюп «Пензанс»).

20—22 сентября 1940 г. в результате атаки германских подводных лодок по конвою «НХ-72»,



Двухмоторный бомбардировщик В-25С «Митчелл» (США, 1942).
Вес пустого 9200 кг, взлетный — 12 300 кг, скорость 457 км/ч,
дальность полета 2170 км (1360 кг бомб). Вооружение —
четыре 12,7-мм пулемета.

было потоплено 11 судов и повреждено два судна. Потери продолжали оставаться тяжелыми на протяжении осенних и зимних месяцев, когда из-за штормовой погоды пришлось отказаться от использования английских военных сторожевых судов, которые до этого времени весьма успешно справлялись с задачей эскортирования конвоев.

5 ноября 1940 г. конвой «НХ-94», шедший в сопровождении английского вспомогательного крейсера (вооруженного торгового судна) «Джервис Бей» был атакован германским «карманным» линкором «Шеер», в точке 52°48' северной широты и 32°15' западной долготы. Линкор «Шеер» открыл огонь с дистанции 94,5 кабельтовых (17 000 ярдов). В то время, как суда конвоя рассеялись в разные стороны, подобно цыплятам, преследуемым ястребом, корабль охранения храбро шел вперед и вступил в бой со значительно превосходящим его по огневой мощи противником. Крейсер «Джервис Бей» был потоплен, и вместе с ним погибли командир Феджен и большая часть офицеров и рядовых.

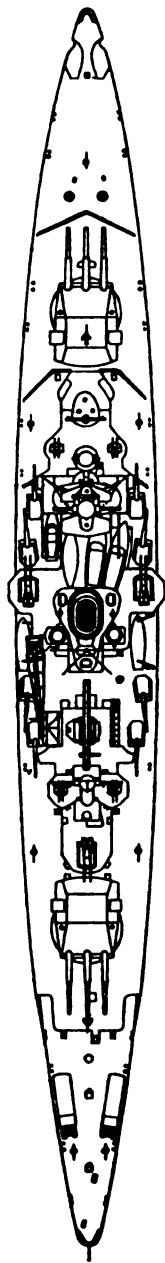
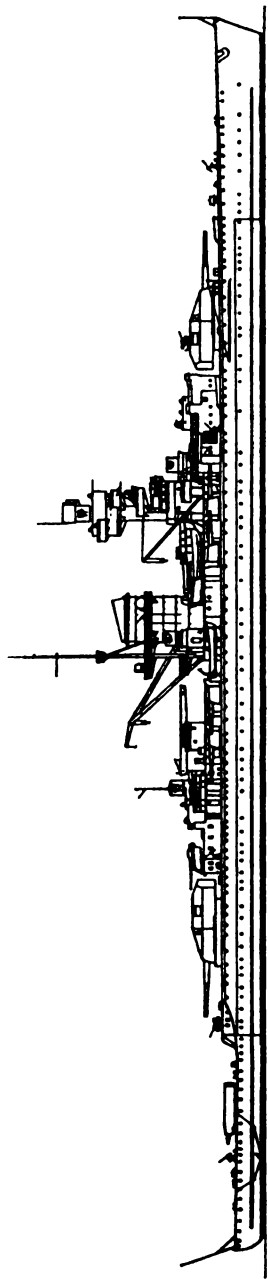
Однако благодаря своей храбрости, они спасли почти весь конвой¹, так как только шесть судов конвоя из 38 были потоплены, из них пять судов линкором «Шеер» и одно — авиацией.

С 1 на 2 декабря конвой «НХ-90» подвергался пяти атакам на протяжении 24 часов. Потери конвоя составили 10 судов (шесть из них — суда, отставшие от конвоя) и один корабль охранения (вспомогательный крейсер «Ферфэйр»).

В результате таких успешных действий в последние месяцы 1940 г. германские подводные лодки начали продвигаться в центральную часть Атлантического океана, используя новую тактику «смертоносных» атак². До этого времени подводные лодки действовали поодиночке. Обнаружив конвой, они погружались на перископную глубину, выбирая для атаки, главным образом или часы рассвета, или сумерек, когда силуэты судов отчетливо вырисовывались на горизонте. Однако английские корабли охранения, оборудованные различной акустической аппаратурой обнаружения (в том числе «асдик»), имели возможность обнаружить такую подлодку, определив расстояние и пеленг, и затем атаковать ее глубинными бомбами. Наступательная тактика английских кораблей охранения и активные действия самолетов Берегового Командования в Ла-Манше и Па-де-Кале пришли на смену

¹ Информационный бюллетень №1 Управления Начальника Морских операции «Противолодочная война в 1940 г. (отпечатано на ротаторе с отчета Адмиралтейства о борьбе с подводными лодками за данный период).

² Отчет Деница. Разделы 61–63.



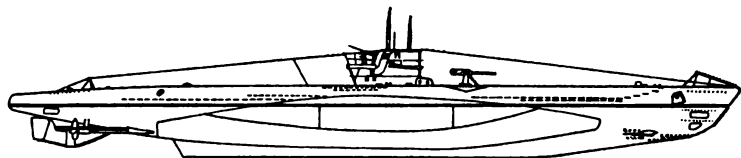
Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» (Германия).

Водоизмещение стандартное 10 600 тонн, полное 12 100 тонн, скорость 28,5 узла, дальность 19 000 миль на 19 узлах. Бронирование — пояс 100 мм, палуба 57 мм, башни 140 мм. Вооружение — шесть 280-мм орудий, восемь 150-мм орудий, шесть 105-мм универсальных орудий, одна катапульта, один гидросамолет.

пассивной тактике обороны торгового судоходства от германских подводных лодок.

В открытом море основной трудностью для подводных лодок противника являлось обнаружение конвоя или его поиски. Для того, чтобы нейтрализовать эффективность действия новых образцов акустической аппаратуры и разрешить вопрос разведки конвоев, адмирал Дениц провозгласил новый тактический прием «Die Rudeltaktik», который впоследствии был назван тактикой «волчьей стаи». По заявлению Деница, основной принцип этой тактики заключался в том, чтобы «быть возможно более сильными в нужном месте и в необходимое время». Тактика «волчьих стай» являлась тактикой выхода в атаку в надводном положении — и была наиболее успешной при атаках конвоев с малой скоростью хода. Германские подводные лодки действовали отдельными группами, состоявшими обычно из 8-6 подлодок, иногда число лодок в группе доходило до 20 единиц. Движением групп управлял командный пункт Деница из Лорьяна по радио. Подводная лодка, обнаружившая конвой первой, устанавливала его местонахождение по акустическим приборам и сообщала координаты и курс конвоя Деницу, который, точно зная, в каком пункте располагался каждый его «волк», отдавал приказы лодкам на выход в атаку.

Подводная лодка, установившая контакт с конвоем, преследовала его днем на самом дальнем расстоянии, с которого еще можно было видеть движущиеся конвой, вплоть до наступления темноты.



Подводная лодка VII B серии (Германия, 1940 год).

Водоизмещение надводное 753 тонн (подводное — 857 т), скорость хода 18/8 узлов, дальность надводного хода 6200 миль (на 10 узлах). Вооружение — 5 торпедных аппаратов (14 торпед), 88-мм орудие и 20-мм зенитный автомат.

Когда ночью стая собиралась в пункте рандеву, Дениц поручал тактическое командование операцией самому старшему по званию командиру подводной лодки. Под прикрытием темноты подводные лодки шли на сближение с конвоем в надводном положении, выстреливая свои торпеды, погружались во избежание контратак, а затем, когда все снова становилось спокойно, всплывали на поверхность и маневрировали, занимая исходные позиции для новой атаки. Если конвою не удавалось избежать «стаи» посредством резкого изменения курса или если кораблям охранения не удавалось рассеять эту «стаю», суда подвергались преследованию в течение нескольких суток, подвергаясь каждую ночь новой атаке. Противнику благоприятствовали и некоторые другие факторы. Он отказался от использования магнитного взрывателя в торпедах, который часто не взрывался, в пользу ударного взрывателя. Затем в его распоряжении имелось огромное количество подводных лодок нового типа XII C, водоизмещением в 500 тонн, которые могли принять на борт 14 торпед.

Они имели очень большой (для их водоизмещения) радиус действия, хорошую маневренность и скорость хода в надводном положении, достаточную для того, чтобы соревноваться с корветами и другими кораблями охранения¹, шедшими на небольшой скорости.

Кроме того, на пути конвоев между Англией и Гибралтаром германские подводные лодки для обнаружения конвоев пользовались данными авиаразведки самолетов, базировавшихся на Бордо².

¹ Подводная лодка типа ХПС, водоизмещение которой мы считали равным 500 тонн (а Дениц — 517 тонн), фактически имела водоизмещение в 708 тонн в надводном положении. Она имела длину 220 футов, ширину 20,3 футов, средний предел погружения 66 саженей, максимальную скорость 17,7 узлов в надводном положении и 7,6 узлов в подводном. На лодке имелось четыре носовых торпедных трубы и одна кормовая. Запас торпед — 14 штук. При крейсерской скорости в 10 узлов подлодка типа ХПС могла пройти 8500 миль без пополнения горючим.

Данные взяты из таблицы тактико-технических данных германских подводных лодок, составленной Разведывательным Отделом (O.N.I.).

² Отчет Деница. Разделы 14,22,64, 65-68. Дениц ссылается на почти такие же трудности во взаимодействии подводных лодок с авиацией, какие нам позднее пришлось испытывать при взаимодействии кораблей охранения с авиацией. Он сожалеет о недостаточном количестве корабельной авиации, что заставляло его обращаться за помощью к Герингу. Можно было предположить, что эти трудности приведут к затруднениям в руководстве действиями «волчьих стай», действовавших из Франции, однако главная жалоба Деница заключается в том, что ему приходилось использовать подводные лодки для разведывательных операций, которые должны были выполняться авиацией, вследствие чего бывали случаи, когда из многочисленной «стаи» подлодок только три могли быть использованы для атаки.

Вполне понятно, что если бы Англия не смогла найти действенного оружия для борьбы с тактикой «волчьей стаи», она была бы обречена на гибель.

Новым оборонительным оружием огромного значения явился радар — новый прибор для обнаружения надводных целей. Однако радар не мог бы быть использован, если бы не было большого количества эсминцев и других кораблей охранения, на которых он должен был быть установлен, а английский флот как раз испытывал острый недостаток в эскадренных миноносцах, значительное количество которых было потеряно во время эвакуации Дюнкерка. Оставшиеся в строю эсминцы находились в открытом море в условиях зимней штормовой погоды в течение такого длительного периода времени, что их команды совершенно обессилели, а сами корабли были сильно изношены. Говорят, что в январе 1941 г. 70% всех английских эсминцев были поставлены в доки для ремонта. Положение спасали корветы, которые продолжали нести свою службу.

Если первой существенной помощью США для достижения успехов в битве за Атлантику явилось предложение использовать их опыт в области морской авиации, то вторым шагом в этом отношении было предоставление английскому флоту 50 эсминцев для борьбы с тактикой «волчьих стай». Но прежде, чем это мероприятие было реализовано, Конгресс принял решение о значительном увеличении численности кораблей военно-морского флота США.

Глава III

ПРЕДВОЕННАЯ ПОЛИТИКА США¹

(июнь 1940 г. — март 1941 г.)

1. «Флот двух океанов»

Президент Рузвельт значительно раньше общественного мнения США оценил, какую угрозу для безопасности США представляли захват немцами атлантического побережья Франции и возможность вторжения германских войск в Англию.

На протяжении трех столетий английский флот всегда был в состоянии предотвратить завоевание господства на морских коммуникациях западной части Атлантического океана какой-либо европейской державой. Правительство США было уверено в том, что ВМС Англии сможет обеспечить

¹ Главные факты, касающиеся истории дипломатии США, приведенные в данной главе, взяты из брошюр Государственного Департамента «Мир и война» и «Внешняя политика США в 1931—1941 гг. (издание 1943 г. с приложением документов).

такое положение и впредь и, начиная с 1922 г., сосредоточило свои ВМС на Тихом океане в качестве силы, противостоящей Японии, однако война в Европе поставила нас перед возможностью быть зажатыми в тиски со стороны двух океанов.

В конце 1939 г. правительство США приступило к обсуждению законопроекта об увеличении тоннажа кораблей ВМС приблизительно на 25% по сравнению с общим тоннажем, утвержденным к строительству законом от 17 мая 1938 г., согласно которому должны были строиться авианосцы, крейсера и подводные лодки. Законопроект был утвержден 14 июня 1940 г¹. Ровно через три дня начальник Морских операций адмирал Гарольд Старк обратился к Конгрессу за получением ассигнований в сумме четырех миллиардов долларов с том, чтобы приступить к строительству «флота двух океанов». А спустя более одного месяца президент Рузвельт подписал закон о «флоте двух океанов», предусматривавший строительство новых линкоров, линейных крейсеров, авианосцев, крейсеров, эсминцев и подводных лодок общим водоизмещением 1 325 000 т, приобретение или переоборудование вспомогательных судов общим водоизмещением в 100 000 т и выделение ассигнований в сумме 50 000 000 долларов на строительство патрульных и эскортных кораблей, а также различных малых кораблей других

¹ 76-й Конгресс. 3 сессия. Гл. 364; 14 июня 1940 г. Было санкционировано строительство новых судов тоннажем в 167 000 сверх 659 480 т., утвержденных законом 1938 г.

классов¹. При сохранении темпов строительства мирного времени на готовность «флота двух океанов» потребовалось бы шесть лет. При этом вставал вопрос о том, будет ли Гитлер медлить с началом войны против США в течение такого продолжительного периода времени, если ему удастся овладеть Англией и всеми судостроительными верфями Европы? И будет ли медлить Япония?

Темпы мирного времени могли быть и были ускорены за счет расширения кораблестроительного оборудования на военно-морских государственных и частновладельческих верфях, а также за счет перехода на двухсменную и трехсменную работу.

Но, как заявил адмирал Старк, «долларами нельзя купить вчерашний день»².

По меньшей мере в течение двух лет западное полушарие должно было оставаться крайне уязвимым в случае победы Германии в Европе. Чтобы противодействовать такой возможности, президент Рузвельт принял стратегический план оказания помощи Англии, а после июня 1941 г. и России, чтобы они могли противостоять Германии. Он также провел мероприятия дипломати-

¹ 76 конгресс, 3 сессия. Глава 644 от 19 июля 1940 г. Этот закон предусматривал строительство четырех из шести запланированных линкоров типа «Айова», авианосцев типа «Эссекс», линейных крейсеров «Аляска» и «Гуам», тяжелых крейсеров типа «Балтимор», большую часть легких крейсеров типа «Кливленд», большую часть крейсеров ПВО типа «Атланта», первого из эсминцев типа «Флетчер» водоизмещением 2100 т. и большую часть эсминцев типа «Бристоль» водоизмещением 1700 т.

² Выступление 21 июля 1942 г. в Чэтхем Хауз.

ческого характера по «умиротворению» Японии. Принятие такой политики означало для США необходимость нарушения закона о нейтралитете. Конечно ни Германия, ни Япония не соблюдали нейтралитета, но американцам было тяжело отказываться от политики, так глубоко укоренившейся в национальные традиции и недавно закрепленной законом.

Конгресс голосовал за отпуск ассигнований на строительство «флота двух океанов», который должен был ограждать США от войны, а большинство американцев считало, что стена из кораблей, находившихся пока еще в стадии проектирования, явилась бы достаточной защитой от агрессии. К счастью разворачивающиеся события подтверждали правильность политики, проводившейся президентом, а нападение японцев на Перл-Харбор убедило в этом даже тех, кто придерживался других взглядов. На каждом этапе этой предвоенной политики военно-морской флот США не оставался в стороне, причем в некоторых случаях он проводил операции, ничем не отличавшиеся от боевых операций. Еще ни разу до этого времени военно-морской флот так блестяще не оправдывал своего назначения в качестве первой линии обороны страны, обеспечивая проведение военной подготовки лиц, вновь призванных в армию США и перевод промышленности страны на рельсы военного времени. Одновременно с этим и сам военно-морской флот расширялся, укреплялся и получал закалку. 15 июня 1940 г., на следующий день после принятия нового закона о военно-морском флоте, президент

Рузвельт подписал целый ряд документов, которые имели огромное значение для достижения победы в войне, а именно: назначение группы ученых гражданских научных учреждений, включая директора научно-исследовательского института им. Карнеги в Вашингтоне — Ванневара Буша, ректора Гарвардского университета Джемса Брайанта Конанта, директора Массачусетского технологического института Карла Комптона, президента Академии Наук США Франка Джуэтта, а также Начальника управления по координации изобретений и исследований ВМС США адмирала Фьюрера — членами нового научно-исследовательского комитета национальной обороны.

Еще с конца 1939 г. д-р Буш призывал американских ученых к работе в области военных изобретений, однако толчком к этому явилось только падение Франции. Созданный научно-исследовательский комитет предоставил в распоряжение армии и военно-морского флота большую часть изобретений, сделанных невоенными организациями в течение предвоенного периода и периода войны¹.

Одновременно с этим мероприятием (желая подчеркнуть серьезность положения страны, а

¹ Джемс Фиппи Бакстер «Учение против времени» (1946 г.), гл.1. В распоряжении ВМС США уже имелись научно-исследовательские лаборатории в Анакостиа, бассейн Дэвида Тэйлора для испытания моделей новых кораблей и другое оборудование подобного рода. Однако полагали, что все эти учреждения были настолько загружены текущей работой по проведению повседневных испытаний моделей, что у них оставалось очень мало времени, чтобы заниматься углубленной исследовательской работой.

также в целях укрепления авторитета правительства и обеспечения ему поддержки со стороны республиканцев при проведении подготовки к войне) Рузвельт назначил двух видных представителей республиканской партии морским и военным министрами США.

Франк Нокс¹, сменивший 11 июля 1940 г. Эдисона на посту морского министра, быстро вошел в курс военно-морской политики и военно-морского дела и стал одним из наиболее способных и энергичных морских министров за все время истории США. Одновременно был создан пост помощника морского министра. 22 октября на этот пост был назначен будущий преемник Нокса Джемс Форрестол заместитель морского министра при Эдисоне Льюис Комптон был заменен 24 февраля 1941 г. Ральфом Бардом. Артемас Гейтс 5 сентября 1941 г. был назначен первым заместителем морского министра по вопросам авиации.

Генри Стимсон, старейший из государственных деятелей, занимавший посты военного министра в кабинете президента Тафта, генерал-губернатора Филиппинских островов и государственного секретаря в кабинете президента Гувера, в

¹ Его полное имя Виллиам Франклин Нокс. Родился в Бостоне в 1874 г. Во время испано-американской войны он служил в кавалерийском полку «the Rough Riders». Во время Первой Мировой войны был полковником артиллерии. В последующие годы — видный журналист — сначала в Новой Англии, а затем в Чикаго. В 1936 г. был выставлен кандидатом на пост президента от республиканской партии. 28 апреля 1944 г., находясь на посту морского министра, Нокс скоропостижно скончался.

июле 1940 г. был снова назначен военным министром. По настойчивому представлению Стимсона Конгресс утвердил (16 сентября) закон о воинской повинности и военной подготовке. Это был первый случай, когда в США в мирное время была введена обязательная военная подготовка.

В течение лета и последнего квартала 1940 г. президент Рузвельт провел ряд важных мероприятий большого стратегического значения, главнейшие из них были следующие; организация патрулирования нейтральной зоны США, передача эсминцев Англии взамен на полученные морские базы, утверждение закона о ленд-лизе и организация переговоров между штабами США и Англии.

2. Остров Мартиника и патрулирование нейтральной зоны

С падением Франции возник тревожный вопрос о судьбе французских владений в Америке — островов Сен-Пьер и Микелон (у побережья Ньюфаундленда), острова Мартиника, Гваделупа и целого ряда небольших островов в Вест-Индии, а на континенте — Французской Гвианы. Учитывая их стратегическое положение, можно было предполагать, что немцы заставят Петена передать некоторые из них, а возможно и все эти владения Германии. За месяц до этого (после падения Голландии) приблизительно аналогичное положение создалось в отношении Голландской Индии, а также имеющих важное значение

островов Кюрасао и Орува, на которых были размещены крупные нефтеочистительные заводы. Однако голландское королевское правительство, находясь в изгнании, продолжало вести войну против Германии и было готово защищать свои владения в Америке при помощи всех средств, которые могли быть предоставлены ему правительством США, тогда как правительство Виши, ссылаясь на свой нейтралитет, несколько резко отклонило предложение США об охране французских островов.

Во французском форте Мартиника, имевшем наилучшую гавань изо всех Малых Антильских островов, находились французский авианосец «Беарн», крейсер «Эмиль Бертен», канонерская лодка «Барфлюр» и шесть новых танкеров. На о. Гваделупа в укрытии находился старый учебный крейсер «Жанна д'Арк». Перечисленные корабли находились под командованием контр-адмирала Робера, которого Петэн назначил верховным комиссаром Французских Антильских островов. На о. Мартиника также находились 106 самолетов американской конструкции, которые были переведены в частичный резерв и которые авианосец «Беарн» должен был перевезти во Францию вместе с находившимся на острове золотым запасом Франции.

Маршал Петэн срочно заверил правительство США в том, что Франция не передаст Германии ни своей территории в западном полушарии, ни находящихся там своих кораблей. Однако опасение, что маршала Петэна смогут заставить произвести такую передачу или что адмирал Робер будет

обслуживать германские подводные лодки или пойдет на какие-либо уступки немцам, создало весьма тревожное настроение в Вашингтоне.

Одним из средств восстановления положения мог быть разрыв дипломатических отношений с правительством Виши, признание правительства Сражающейся Франции (генерала де Голля), находившегося в Лондоне, законным правительством Франции и передача французских владений в Америке этому правительству, чего желал и генерал де Голль. Не говоря уже об общих соображениях политического характера, которые требовали продолжения дипломатических отношений с правительством Виши¹, такая политика повлекла бы за собой целый ряд нежелательных результатов. Адмирал Робер не сдал бы о. Мартиника без борьбы, которую в то время Вашингтон не был намерен начинать. Кроме того, если бы военно-морской флот и корпус морской пехоты США вторглись на о. Мартиника (к чему они были готовы, ожидая лишь указаний), то их действия оскорбили бы национальные чувства других пан-американских республик, доброжелательное отношение которых и сотрудничество с которыми так усердно старался поддерживать президент Рузвельт. Было бы неразумно снова вызвать крик об «империализме янки» в такое время, когда все американские республики должны были сплотиться, чтобы каждая из них

¹ Эти сведения более полно даны в томе II, гл. 1 данного труда. Что касается о. Мартиника, то для этой темы я использовал труд Ленджера «Наша игра с Виши».

в отдельности не явилась жертвой нацистской агрессии.

Поэтому было принято крайне важное решение, сводившееся к тому, что политика в отношении французских владений или владений других европейских стран в Западном полушарии, должна была являться не только политикой США, а пан-американской политикой.

В соответствии с этим решением вопрос о французских владениях в Америке был передан на рассмотрение конгресса всех американских республик, который состоялся в июне 1940 г. в Гаване. В решении конгресса от 30 июня указывалось, что передача американской территории одной европейской державой другой державе не может и не будет допущена. Кроме того, резолюция предусматривала создание межамериканской комиссии территориального управления, которая должна была принять на себя управление любой европейской колонией в Америке, которая находилась под угрозой передачи ее другой неамериканской державе. Патрулирование нейтральной зоны, которое уже проводилось с конца 1939 г. военно-морским флотом США при поддержке флотов пан-американских стран, было одобрено конгрессом.

В августе 1940 г. президент Рузвельт имел встречу с премьер-министром Канады Маккензи Кингом. Их обоих сопровождали военные и военно-морские советники для того, чтобы все-сторонне обсудить все вопросы и установить долю участия каждого из государств в обороне Западного полушария.

В результате этих переговоров был подписан американско-канадский пакт о совместной обороне Западного полушария, предоставлявший военно-морскому флоту США возможность использования баз в приморских провинциях Канады.

В августе 1940 г. начальник морских операций направил контр-адмирала Джона Гринслэда в Фор-де-Франс, чтобы выяснить какие мероприятия следовало провести в отношении о. Мартиника. Адмирал Робер принял его весьма любезно, но ничего не обещал. После переговоров Петэна с Гитлером, состоявшихся в Монтуаре в октябре 1940 г., у всех сложилось такое впечатление, что результаты этих переговоров затронут интересы США, в связи с чем адмирал Гринслэд нанес второй визит французскому адмиралу. На этот раз он употребил тон, который адмирал Робер как моряк очень хорошо понял. Гринслэд предупредил адмирала Робера, что американский авианосец будет патрулировать район о. Мартиника, причем его командиру будут даны указания топить любой французский корабль, который сделает попытку выйти из порта. После этого адмирал Робер заключил «джентльменское соглашение», обещая поставить Вашингтон в известность за 4 дня до какого-либо предполагавшегося передвижения французских кораблей, пропустить в Фор-де-Франс военно-морского наблюдателя США и разрешить кораблям и самолетам США войти в пределы территориальных вод о. Мартиника. Мы, в свою очередь, обязались снабжать французские острова продовольствием, стоимость которого должна была

оплачиваться из французских фондов, замороженных в США.

Адмирал Робер оказался верным своему слову, несмотря на то, что мы не смогли (вследствие недостатка судов) надлежащим образом обеспечить снабжение островов продовольствием¹. Операции по патрулированию района французских Антильских островов были возложены на одно из патрульных соединений, базировавшееся на Сан-Хуан (Пуэрто-Рико)². В состав этого соединения уже в течение многих месяцев входила 2-я эскадра эсминцев под командованием кэптана Вальдена Айнсворта, находившегося на эсминце «Моффет».

Грос Айслет Бэй — английская база на о. Санта-Лучиа, арендованная США, сделалась форпостом для наблюдения за о. Мартиника, т.е. использовалась точно так же, как Родни использовал ее во время Семилетней войны. Экипажи американских кораблей пристально наблюдали за Фор-де-Франс — лучшей военно-морской и авиационной базой между о. Пуэрто-Рико и Тринидадом. Существовал даже план захвата этой

¹ Информация, полученная от адмирала Раймонда Спрюэнса, являвшегося в то время командующим десятым военно-морским округом (Сан-Хуан) и осуществлявшим общее руководство операциями по патрулированию.

² Позднее в конце 1940 г. или в начале 1941 г. это патрульное соединение было усилено 36 самолетами, базировавшимися на Сан-Хуане и на Гуантанамо. Патрульное соединение на Карибском море, организованное 18 апреля 1941 г. патрулировало воды к востоку от 60° западной долготы (между Тринидадом и о. Барбадос) и к югу от 20° северной широты.

базы, разработанный на тот случай, если бы адмирал Робер пошел на провокацию. Но он не сделал ничего подобного и известил нас по радио через свою официальную радиосеть о предполагаемых действиях и планах немцев¹.

3. Соглашение с Англией о передаче ей эсминцев взамен на полученные морские базы

В то время, как стратегической задачей правительства США являлось строительство флота двух океанов, его тактической задачей являлось поддержание всеми средствами боеспособности Великобритании и предотвращение оккупации ее Германией. Такая политика кажется весьма понятной теперь, но в то время она шла вразрез с традиционной политикой общественного мнения США и тех квази-пацифистов, которые тормозили увеличение мощи военно-морского флота США в мирное время. Очень немногие американцы в то время могли предположить возможность официального вступления США в войну против держав Оси. В то время и некоторое время спустя даже президент Рузвельт еще верил в возможность устранения угрозы со стороны нацистов посредством проведения только оборонительных мероприятий. Такая политика в демо-

¹ В мае 1943 г. в Гуантанамо и в Пуэрто-Рико амфибийные силы проходили подготовку для оккупации Французских Антильских островов; однако эти операции не были предприняты потому, что адмирал Робер в июне 1943 г. сдал свое командование адмиралу Гуверу.

кратической и миролюбивой стране в то время вызывалась необходимостью, независимо от того, верил в нее президент или нет.

Первоочередной необходимостью для Англии являлось увеличение количества эсминцев, для США же было необходимо иметь значительно большее количество морских баз, которые смогли бы обеспечить оборону Панамского канала и Атлантического побережья США.

24 июля 1940 г. президент Рузвельт, морской министр Нокс и Уинстон Черчилль приняли решение о заключении известного соглашения о передаче Англии эсминцев в обмен на право организации в ряде английских пунктов морских баз США. Официальное решение по этому вопросу было достигнуто 2 сентября.

Англия передала США на срок 99 лет суверенные права на морские, военные и авиационные базы на Багамских островах, на о. Ямайка, Антигуа, Сент-Люсия, Тринидад и в Британской Гвиане в обмен на 50 старых американских эсминцев, построенных во время или вскоре после Первой Мировой войны¹.

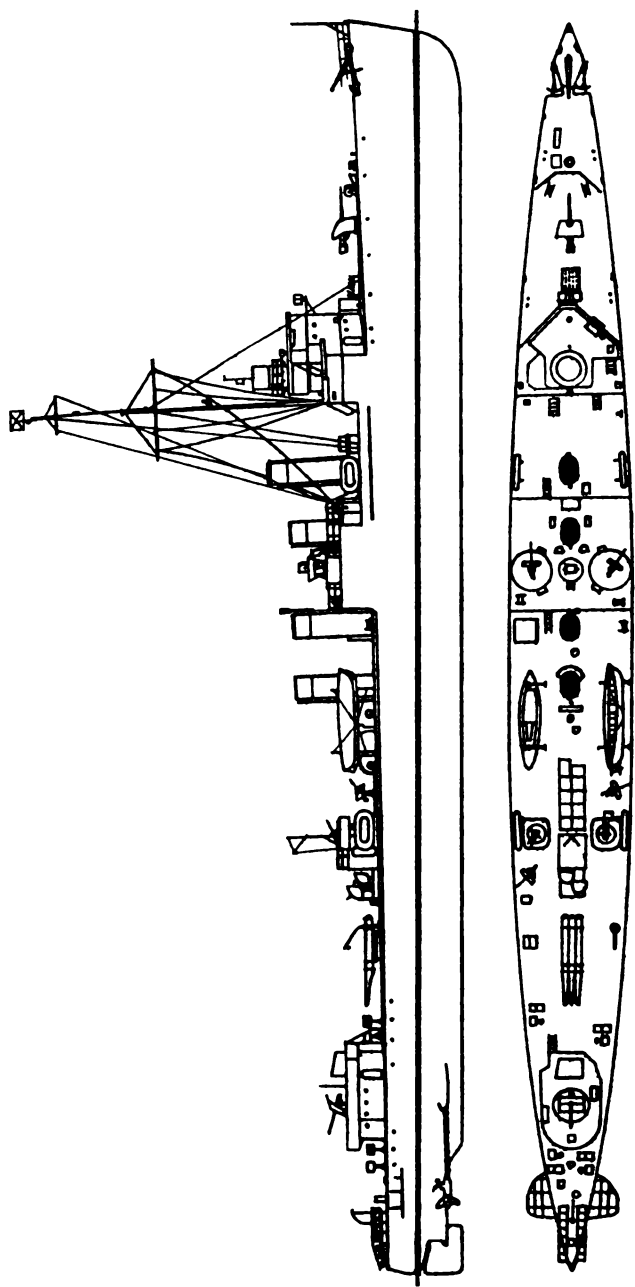
Граф Чиано писал в своем дневнике 4 сентября, когда известие о заключении соглашения дошло до Германии, что оно вызвало «величайшее волнение в Берлине».

6 сентября 1940 г. английские военные команды приняли первые восемь эсминцев в порту Галифакс.

¹ Одновременно с этим США были предоставлена также базы Арджентия (Ньюфаундленд) и Бермуда, но они были переданы «свободно и без компенсации» и не предусматривались этим соглашением.

День приема эсминцев совпал с началом масштабных налетов германской авиации на Лондон. 22 сентября Риббентроп сообщил Чиано, что Гитлер предполагал разрыв дипломатических отношений с США, а Муссолини, как всегда поддакивал ему своим обычным «Я также». Германские адмиралы были готовы отплатить США за это соглашение направлением своих подводных лодок в американские воды. Однако Гитлер пришел к более разумному решению придерживаться другой политики. Он повел воздушную войну против Англии, которая оказалась не такой успешной, как он ожидал, а для прорыва через оборонительные укрепления Ла-Манша Германия не располагала амфибийными силами. Условия были неподходящими, чтобы вызывать США на конфликт. Тем не менее, заключение соглашения об эсминцах и военно-морских базах оказало влияние на военно-морскую политику Германии. 6 сентября 1940 г. адмирал Редер получил санкцию Гитлера на «ведение масштабной войны» против британских торговых судов подводными лодками. (Была также дана санкция на бомбардировки наземных объектов Англии германскими самолетами). Это означало, что все ранее существовавшие ограничения в проведении подводной войны будут аннулированы и, что некоторые американцы, возможно, будут «случайно» убиты.

Гитлер строил планы захвата некоторых островов на Атлантическом океане в районе между Исландией и островами Зеленого мыса с целью частичного их использования в качестве



Американский эсминец «четырёхтрубного» типа. Именно эти корабли были переданы Британии в обмен на базы. Полное водоизмещение 1552 т, максимальная скорость от 25 до 32 узлов, дальность хода 1900 миль на 15 узлах. Вооружение после модернизации 1941-1942 годов — одно 102-мм орудие, одно 76-мм орудие, четыре 20-мм автомата, один трёхтрубный 533-мм торпедный аппарат, четыре бомбомета (в т. ч. один «Хеджхог»).

передовых баз для своих подводных лодок, а также с целью организации там «трамплинов» для своей авиации при проведении воздушных операций против США (Антильские острова).

Геринг уже был готов обеспечить переброску войск по воздуху для захвата островов парашютными частями, однако Редер предупредил Гитлера, что германский флот не располагал средствами для обеспечения надлежащего прикрытия и необходимой поддержки надводными кораблями. Английский флот был гораздо сильнее германского.

Таким образом, в конце 1940 г. Гитлер — до этого времени избалованный победами — получил два серьезных поражения. Германская авиация понесла настолько большие потери в результате действий английской авиации, что предполагавшееся вторжение в Англию должно было быть отложено, а фактические возможности германского военно-морского флота, за исключением подводных лодок, были недостаточными для дальнейшего продвижения германских сил в направлении США. В то же время подводные лодки не могли оперировать в пределах запретной зоны Северной и Южной Америки, за исключением такого случая, если бы они были секретно доставлены в Западное полушарие и проводили бы операции с американского побережья, на что в то время Гитлер не мог пойти. Дениц и Асманн показали на допросе, что «Пан-Американская нейтральная зона», которую некоторые американские патриоты считали слабой и недостаточно эффективной преградой для подводных лодок, явилось, в действительности «препятствием для проведения военных операций».

Гитлер отдал строгий приказ о том, что до тех пор, пока не начнется готовившееся им вторжение в Россию, «следует избегать каких-либо инцидентов с США», в соответствии с чем Дениц должен был отдать приказ своим подводным лодкам не атаковать эсминцы и малые корабли, поскольку было трудно точно установить, являлись ли эти корабли английскими или американскими.

Командующий германским подводным флотом с огорчением жаловался на то, что ему было запрещено сосредоточивать значительное количество своих подводных лодок в узкостях на пути следования конвоев из Галифакса и от мыса Рейс, исходя из указанных политических соображений¹.

Соглашение о передаче американских эсминцев взамен на полученные морские базы явилось первым конкретным мероприятием правительства Рузвельта, вызванным создавшимся угрожаемым положением, которого американский народ еще не хотел увидеть. Предвзятое мнение предыдущего столетия, ненависть к войне, положительное отношение к европейской пропаганде и другие тенденции, с которыми было очень трудно бороться потому, что они были искренними и доброжелательными, помешали общественности потребовать проведения более решительных мероприятий для обеспечения обороны своей страны, как

¹ Отчет Деница. Раздел 71. Однако его приказы не распространялись на проливы и восточную часть Атлантического океана, где можно было быть уверенным, что каждый встреченный эсминец не являлся американским.

например, нарушение коммуникаций, по которым шло снабжение Германии военными материалами из Японии или оказание полной поддержки Англии. Следовательно, президент Рузвельт мог поддерживать ослабевавшую, хотя и воинственную Англию настолько, насколько эта поддержка способствовала укреплению обороноспособности США.

Послевоенные сообщения адмирала Асманна о дискуссиях, происходивших в германском верховном командовании, доказывают, что Франклин Рузвельт со своим сверхъестественным пониманием обстановки и чувством согласованности действий, правильно оценивал создавшееся положение. Расчет Рузвельта на то, что Гитлер скорее будет смотреть сквозь пальцы на значительную помощь, оказываемую США Англии, чем объявит войну США, оказался абсолютно правильным. Надменное германское правительство предпочло примириться с фактом заключения соглашения о передаче эсминцев в обмен на морские базы, с лендлизом и частичным конвоированием торговых судов американскими кораблями, потому что оно прекрасно знало, что США в состоянии войны будут являться значительно более мощным и страшным противником, чем в период проведения ими предвоенной политики¹.

¹ Характерной чертой нацистской внешней политики являлось умиротворение и задабривание государств, к войне с которыми Германия еще не была готова. Подготовившись к войне, Германия внезапно изменяла свою политику, что ставило в тупик и сбивало с толку и правительство, и народ этих стран.

А время, выигранное нами для военной подготовки, принесло нам неоценимую пользу. Поставка эсминцев Англии продолжалась по мере того, как эти «четырёхтрубники» (строительство многих из них было законсервировано на 20 лет) могли быть спущены на воду. К 10 апреля 1941 г. США поставили английскому флоту кроме 50 эсминцев, 10 катеров береговой охраны длиной 250 футов (76 м), специально оборудованных и вооружённых для эскортирования конвоев.

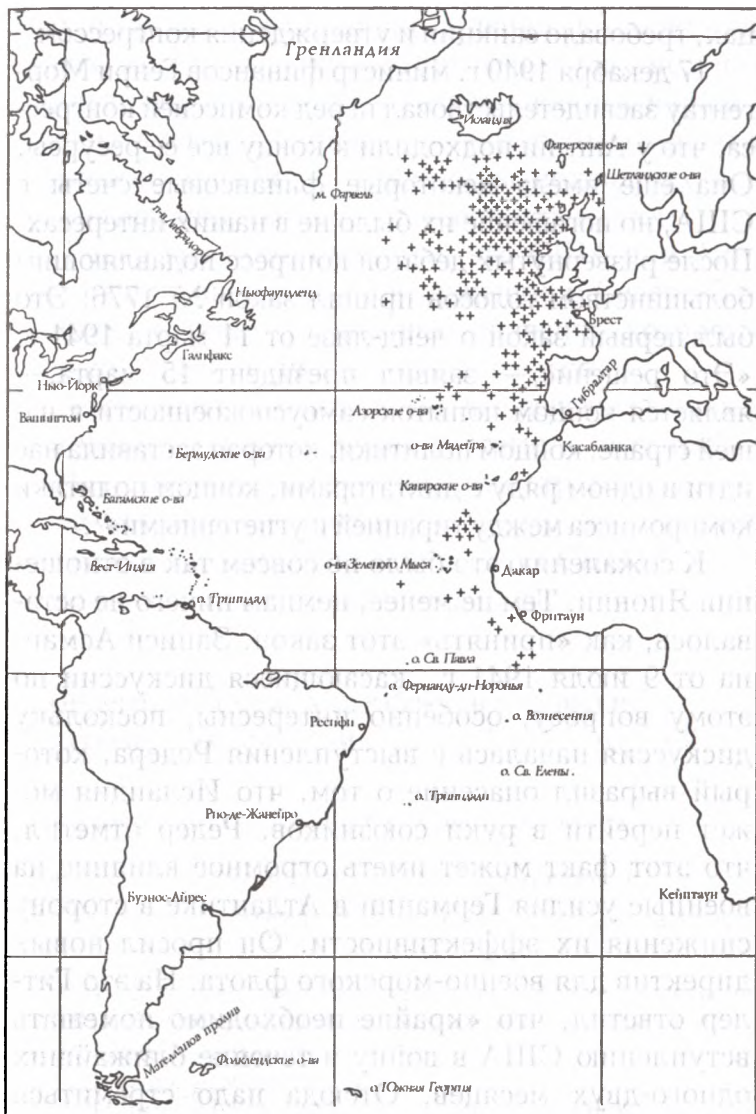
Во время «блица», проводившегося германскими подводными лодками на наше Атлантическое побережье, один высокопоставленный адмирал писал адмиралу Старку о том, что он желал бы, чтобы эти 50 эсминцев и 10 катеров находились в нашем распоряжении, на что бывший начальник морских операций ответил, что только благодаря этому соглашению данные эсминцы прослужили почти на год больше, чем могло бы быть в противном случае. Кроме того, корабли могли быть потоплены, повреждены или быстро изношены, тогда как полученные взамен базы продолжали оставаться в нашем распоряжении.

4. Ленд-лиз

Шестидесяти эскортных кораблей было недостаточно, чтобы спасти Англию, точно так же, как непостроенных баз и проектов кораблей для «Флота двух океанов» было недостаточно для обеспечения обороны США. В ноябре 1940 г. Рузвельт после избрания его в третий раз президентом США, отправился в отпуск. На борту американского

крейсера «Тускалуза» он и его ближайший советник Гарри Гопкинс занимались разработкой плана ленд-лиза — плана оказания финансовой и материальной помощи Англии.

Согласно существовавшим законам о нейтралитете, американские торговые суда не имели права вести торговлю с воюющими странами, частные американские акционерные общества не могли снабжать их деньгами, а частные фирмы не могли предоставлять кредиты какому бы то ни было воюющему правительству. То снабжение, которое Англия и Канада получали из США, должно было оплачиваться наличными деньгами и перевозиться ими же на их собственных судах. Президент, отдохнувший во время морского путешествия, представил 17 декабря 1940 г. свой план ленд-лиза на пресс-конференции. Вкратце этот план заключался в следующем. Правительство США посредством привлечения частных предприятий и строительства новых государственных заводов должно приступить к реализации военной и военно-морской программы обороны и одновременно с этим предоставить займы или в аренду такое количество продукции (включая и продовольствие), какое потребуется для Англии и других стран, находящихся в состоянии войны с державами Оси. 23 февраля 1941 г. в Вашингтоне было подписано предварительное соглашение с Англией, причем вопрос о методах возмещения стоимости поставок был совершенно умышленно оставлен нерешенным, принимая во внимание то, что вопрос о военных долгах «портил» отношения между Англией и Америкой в 1919 г. Данное согла-



Торговые суда, потопленные германскими подводными лодками в Атлантическом океане во время операций на северо-западных подходах к Англии (3 сентября 1939 — 9 апреля 1940).

шение, в противоположность соглашению об эсминцах, требовало санкции и утверждения конгрессом.

17 декабря 1940 г. министр финансов Генри Моргентау засвидетельствовал перед комиссией конгресса, что у Англии подходили к концу все ее ресурсы. Она еще имела некоторые финансовые счета с США, но погашение их было не в наших интересах. После развернутых дебатов конгресс подавляющим большинством голосов принял закон № 1776. Это был первый закон о ленд-лизе от 11 марта 1941 г. «Это решение, — заявил президент 15 марта, — является концом попыток самоуспокоенности в нашей стране, концом политики, которая заставила нас идти в одном ряду с диктаторами, концом политики компромисса между тиранией и угнетенными»¹.

К сожалению это было не совсем так в отношении Японии. Тем не менее, немцам ничего не оставалось, как «принять» этот закон. Записи Асмана от 9 июля 1941 г., касающиеся дискуссии по этому вопросу, особенно интересны, поскольку дискуссия началась с выступления Редера, который выразил опасение о том, что Исландия может перейти в руки союзников. Редер отметил, что этот факт может иметь огромное влияние на военные усилия Германии в Атлантике в сторону снижения их эффективности. Он просил новых директив для военно-морского флота. На это Гитлер ответил, что «крайне необходимо помешать вступлению США в войну в течение ближайших одного-двух месяцев. Отсюда надо стремиться избегать различных инцидентов с США и не допу-

¹ Рузвельт. Внешняя политика. 1933 — 1941 (1942), стр. 343.

скасть никаких изменений в прежних директивах. Как и прежде, без предупреждения, в запретных зонах можно атаковать торговые суда, но, насколько это возможно, следует избегать нападения на американские суда». Редер отметил, что возможны ошибки и командиры подводных лодок не должны нести ответственность за них¹.

Редер высказал опасение, что США или Англия начнут операции по вторжению в Северо-Западную Африку, решающее значение которого для хода всей войны хорошо известно.

Уверенность Гитлера в том, что решение вопроса в отношении России будет достигнуто в сентябре 1941 г., определила его осторожную стратегию в войне на Атлантическом океане. «До середины октября не должно быть никаких инцидентов с США»².

Однако Россия упорно держалась.

5. Переговоры между штабами и основные стратегические решения³ (август 1940 г. — март 1941 г.)

Адмирал Старк и предварительные переговоры

Когда США объявили войну Германии в апреле 1917 г., военно-морской флот США не был намерен

¹ Имело место несколько таких «ошибок». 19 октября 1941 г. было потоплено американское судно «Лайт» и суда «Зам-Зам» и «Робин Мур».

² Дневник Асманпа.

³ Данный раздел составлен в основном по материалам расследования событий в Перл-Харбор объединенной комиссией по расследованию (часть 1.5), а также по материалам бесед президента Рузвельта и адмирала Гормлея.

сотрудничать с флотами Англии и Франции в общей борьбе с противником. Весьма характерным моментом для понимания обстановки того периода являлся отъезд адмирала Симса в Англию в последних числах марта без каких-либо инструкций. Он получил только один совет от начальника морских операций: «Не допускайте, чтобы англичане обманывали вас. Совершенно не наше дело таскать каштаны из огня для Англии. Мы можем с таким же успехом воевать против Англии, как и против немцев»¹.

В момент объявления войны в 1917 г. командиром флотилии миноносцев Азиатского флота, состоявшей из миноносцев старой конструкции водоизмещением по 400 тонн, был лейтенант-командер Гарольд Старк². Эти миноносцы были крайне необходимы на Средиземном море и в Ла-Манше.

¹ Элтинг Моррисон — Адмирал Симс (1942 г.), стр. 338.

² Херольд Рейнфорд Старк родился в Вилкес Барре в 1880 г. Окончил военно-морскую академию в 1903 г. Будущие военно-морские историки будут озадачены и поставлены в тупик при установлении личности человека, который писал во время войны важные письма королю и высшим офицерам, подписывая их просто «Бетти». Это было прозвище, данное Старку в 1889 г. благодаря тому, что в то время все газеты были заполнены описанием праздника, посвященного Бетти Старк, жене его однофамильца — известного генерала Старка. В период между Первой и Второй Мировыми войнами Старк служил на должностях: помощника командира линкора «Вест Вирджиния», инспектора артиллерийского управления, начальника штаба при командующем эсминцами из состава линейных сил, помощника министров Адамса и Свенсона. Командовал линкором «Вест Вирджиния», служил начальником управления морской артиллерии, командовал крейсерами из состава линейных сил.

Вся флотилия была переведена туда ее командиром, без потерь и в точно назначенное время. После успешного выполнения этой задачи, Старк был назначен адмиралом Симсом своим адъютантом в Лондоне. Там он постиг секрет того, как поддерживать хорошие отношения с английским военно-морским флотом, личную дружбу с его офицерами, всегда действовать по прямому пути, не идя ни на какие компромиссы. После окончания Первой Мировой войны он занимал различные высокие посты и, наконец, первого августа 1939 г. был назначен начальником морских операций.

Адмирал Старк был твердо убежден в том, что положение, в каком оказались США в 1917 г., не должно повторяться. Генерал Джордж Маршалл и главнокомандующий — президент Рузвельт — придерживались того же мнения, точно так же, как и государственный секретарь США, морской и военный министры. Они все еще надеялись на то, что США смогут остаться в стороне от войны, однако вспоминая как Вудро Вилсон, ненавидевший войну, все же был втянут в нее, они не могли рассчитывать на возможность остаться в стороне от военных действий.

Более того, положение после падения Франции было чрезвычайно серьезным и требовало принятия срочных мер. Итальянский военно-морской флот был уже в распоряжении Гитлера и в любое время такая же судьба могла постигнуть и французский флот. Господство в Атлантическом океане до этого времени осуществляли только две державы — Англия и США. Теперь положение резко изменилось.

Вот вкратце те причины, по которым те, кто являлся ответственным за охрану интересов США, приняли в июне 1940 г. решение о том, что планы полного вооруженного сотрудничества с Англией должны быть разработаны без малейшего промедления.

Мрачный пример Бельгии, когда ее правительство могло, но не провело аналогичных мероприятий и привело этим к гибели страну, был еще не забыт. Король Бельгии был настолько щепетильным в своем нейтралитете, что не разрешил своему штабу совещаться с офицерами французского штаба о тех действиях, которые следовало предпринять в том случае, если Германия вторгается в пределы его страны. Таким образом, когда немцы действительно вторглись в Бельгию, то было уже слишком поздно согласовывать военные планы с Францией. Бельгия была оккупирована и король был вынужден капитулировать в течение каких-нибудь нескольких дней.

Президент Рузвельт не хотел допустить, чтобы какая-либо из американских республик была захвачена немцами подобно Бельгии. В соответствии с этим, 12 июля 1940 г. адмирал Старк приказал заместителю начальника морских операций контр-адмиралу Роберту Гормлею отправиться в Лондон в качестве специального военно-морского обозревателя для ведения «разведывательных предварительных переговоров» с начальниками английских штабов. Его сопровождали генерал-майор ВВС армии Эммонс и заместитель начальника штаба (генерала Маршалла) генерал-майор Джордж Стронг, который

одновременно с этим уже начал аналогичные переговоры с известным английским генералом в Вашингтоне.

15 августа, неделю спустя после начала «блица» германской авиации на Англию, адмирал Гормлей в сопровождении двух генералов прибыл в Лондон¹.

Их основная задача заключалась в том, чтобы сообщить президенту, сможет ли Англия выдержать натиск противника, так как это был период наибольшей для нее опасности и она одна противостояла ожесточенному натиску нацистской Германии. Тост сенатора Пикеринга, произнесенный им в 1910 г. «За последнюю надежду мира — прочно стоящие на якоре Британские острова», снова оказался в силе. Начальники английских штабов познакомили американцев со своим планом продолжения войны, а английские ВВС наглядно продемонстрировали им, как в результате действий их «Спитфайров», направленных при помощи радара, германская молниеносная воздушная война должна была быть обречена на провал.

День 15 сентября был днем крупного успеха английской авиации, когда было сбито 187 германских бомбардировщиков.

Стронг и Эммонс, которые вскоре возвратились в Вашингтон, сообщили генералу Маршаллу,

¹ Они пересекли Атлантический океан на английском торговом судне, на котором паходился груз стрелкового оружия и боеприпасов. Офицер, который встретил их, заявил, что это были первые новые виштовки, полученные английской армией после Дюнкерка.

что «крепко стоящий на якоре остров» не был намерен плыть по воле волн¹.

Адмирал Гормлей почти ежедневно совещался со специальной комиссией Адмиралтейства, возглавлявшейся адмиралом Сиднеем Бейли, и был приятно поражен откровенностью англичан. Они не скрывали своей слабости там, где она была, но в то же время были готовы продемонстрировать перед военно-морским флотом США свою силу, явившуюся результатом практического военного опыта. Как сообщал Гормлей в телеграммах через несколько дней после начала совещаний, он получал совершенно свежую информацию из лаборатории самой войны, имеющую колоссальную ценность для национальной обороны. Удовлетворившись тем, что Англия сможет и будет выдерживать натиск немцев, адмирал Гормлей приступил к выполнению своей следующей задачи, заключающейся в выяснении вопроса, где и каким образом военно-морские и сухопутные силы США смогут выступить совместно с вооруженными силами Британской империи, в случае если США будут втянуты в войну против Германии или Японии, или возможно против той и другой вместе. Точка зрения Англии в общих чертах, как оказалось, совпадала с точкой зрения, изложенной президентом Рузвельтом, морским министром Ноксом и адмиралом Старком адмиралу Гормлею перед его съездом, а именно: продолжать войну против

¹ Генерал Маршалл послал в Лондон бригадного генерала Шервуда Чене в качестве своего личного представителя.

держав Оси и стараться, чтобы Япония продолжала оставаться вне орбиты войны. Такое единство мнений побудило нашего специального военно-морского наблюдателя повести дополнительные переговоры и организовать взаимный обмен военной и технической информацией. Разногласие во мнениях возникло в отношении Сингапура, но в том что касается Атлантического океана, где конкретными задачами военно-морского флота США являлось эскортирование американскими кораблями конвоев и проведение противолодочных операций, было достигнуто полное единство мнений. Полный отчет об этих совещаниях и оценка положения были направлены адмиралу Старку в октябре.

Адмирал Старк со своим здоровым цветом лица, добродушным выражением, очками без оправы и копной густых волос скорее походил на священника, чем на моряка. Вежливый и любезный, он являлся одним из умнейших и талантливейших руководителей ВМС США и, что было также весьма важно — у него была способность выбирать из целой массы противоречивых мнений единственно правильное решение. Хотя он не был методически последовательным в своей работе и был медлительным, принимая какое-либо решение, но уже раз приняв его, разъяснял его с большой ясностью и точностью, действуя энергично и решительно. Кроме того, он был врожденным дипломатом. Часто появляясь на заседаниях комиссий конгресса, чтобы потребовать новых ассигнований на военно-морском флот, на часто задававшийся ему вопрос о

том, сотрудничает ли он с англичанами, адмирал Старк неизменно отвечал «Если бы мы оказались втянутыми в эту войну, а вы знаете, что это возможно, и были бы неподготовленными к ней, вы первые спросили бы, почему мы не сотрудничали с Англией»¹.

После получения из Лондона отчетов адмирала Гормлея о переговорах между штабами, а также при поступлении со всех частей света сообщений военно-морских обозревателей и офицеров разведки адмирал Старк серьезно обдумывал их и обсуждал с членами правительства и высшими офицерами вооруженных сил. В весьма важном меморандуме по вопросу национальной политики, который Старк представил морскому министру США Ноксу 12 ноября 1940 г., было выражено его вполне зрелое мнение о том, какую стратегию должна была избрать его страна в целях сохранения своей собственной безопасности.

«Наши главные задачи в ближайшем будущем должны заключаться в сохранении территориальной, экономической и идеологической независимости и неприкосновенности как США, так и остальных республик Западного полушария; в предотвращении раскола Британской империи со всеми вытекающими отсюда последствиями и в ослаблении наступательной военной мощи Японии с целью сохранения наших экономических и политических интересов на Дальнем Востоке».

¹ Адмирал Старк — «Выступление в Чэтхем Хауз», 21 июля 1942 г.

Установление адмиралом Старком факта угрозы со стороны Японии за 13 месяцев до нападения на Перл-Харбор свидетельствовало о его большой проницательности и именно эта часть меморандума являлась отправным пунктом для всех последующих военных планов США на Тихом океане¹.

«Разгром Японии, — указывал адмирал Старк, — потребует колоссальных усилий и повлечет за собой большие потери в кораблях и в личном составе вооруженных сил. Однако если США смогут избежать войны на Тихом океане, и если Англия не капитулирует, то разрешение проблемы в Атлантике будет менее трудной. В первую очередь должна быть обеспечена мощная оборона атлантического побережья Западного полушария и даже это мероприятие может повлечь за собой совместные действия с английским военно-морским флотом».

Во всяком случае «только одна поддержка военно-морскими силами США не сможет... обеспечить Великобритании окончательную победу» потому, что она не располагает достаточным количеством вооруженных сил, чтобы предпринять операции по вторжению на континент, оккупированный державами Оси. В конечном счете США придется «послать крупные воздушные силы и наземные войска в Европу или Африку и принять непосредственное участие в наступлении на континенте. Задача военно-морских

¹ Этот вопрос рассматривается подробно в IV томе этого труда.

сил, которая будет заключаться в перевозке войск за океан, будет очень велика».

Несмотря на сильное желание сохранить мир, США ожидали, что они «в любой момент могут быть втянуты в войну». Поэтому для американского народа было абсолютно необходимо иметь такую государственную политику, которая была бы поддержана и дипломатией, и военно-стратегическими концепциями для защиты национальных интересов страны. Военно-морской флот не мог строить отвлеченных планов до тех пор, пока он не получил политического руководства и направления от президента и государственного секретаря по следующим вариантам:

1) будут ли наши главные военные усилия направлены на оборону Западного полушария и будут ли они заключаться, главным образом, в проведении таких операций (в пределах Западного полушария), которое будут способствовать обеспечению безопасности от нападений со стороны того или другого океана, или сразу со стороны обоих океанов?

2) будем ли мы подготовлены к развернутому наступлению против Японии с учетом помощи английских и голландских вооруженных сил на Дальнем Востоке или будем проводить только оборонительные действия в Атлантике?

3) будем ли мы придерживаться политики направления возможно более мощных военных подкреплений для оказания поддержки одновременно и англичанам в Европе и английским, голландским и китайским вооруженным силам на Дальнем Востоке?

4) будем ли мы направлять все свои силы и возможности для проведения крупного наступления в Атлантике в качестве союзника Англии и придерживаться оборонительной тактики на Тихом океане?

Адмирал Старк был сторонником первого варианта — обороны Западного полушария, рассматривая его как первоначальную задачу США. Проведение в жизнь этого варианта требовало огромного увеличения мощи армии и военно-морского флота США.

В том случае, если окажется, что война все же является неизбежной, он считал, что наиболее целесообразным будет остановиться на варианте 4, т.е. на проведении наступления в Атлантике и оборонительной тактики на Тихом океане¹.

Этот вариант, как мы увидим дальше, явился основой военной стратегии США. Даже оборона Западного полушария и операции по патрулированию на Атлантическом океане в пределах расстояния в 1500 миль от побережья США делали необходимым заключение соглашения с английским флотом. Поэтому адмирал Старк в своем меморандуме от 18 ноября 1940 г. настойчиво требовал, чтобы президент дал согласие на

¹ 12 ноября 1940 г. комиссия военного планирования при начальнике морских операций, возглавлявшаяся адмиралом Тернером, в состав которой входили командер Форрест Шерман и кэптен Гарри Хилл, представила на рассмотрение конгресса меморандум, рекомендующий принятие варианта 4 в качестве основной стратегии не только на период подготовки к войне, но и в случае войны с Японией и Германией.

немедленное открытие секретных переговоров между представителями армии и военно-морского флота США и английскими представителями. В результате этих переговоров должна была быть подготовлена почта для разработки определенных конкретных планов и подписания соглашений в отношении единства действий против Германии, Италии и Японии.

Министры Хэлл, Нокс и Стимсон полностью согласились с этим решением. Полагают, что президент Рузвельт пришел к этому решению месяцем раньше, но не хотел предпринимать каких-либо шагов в этом направлении до выборов.

Адмирал Старк дал соответствующие указания адмиралу Гормлею, закончившему «предварительные переговоры» в Лондоне, подготовить англичан к серьезным переговорам между штабами обеих стран, которые должны были начаться в Вашингтоне в начале нового года и принял на себя организацию этих переговоров. Считая английскую точку зрения в отношении развертывания военно-морских сил США на Тихом океане неприемлемой¹, он дал указание адмиралу Гормлей информировать Адмиралтейство о том что английские представители, которые будут направлены в Вашингтон, «должны иметь при себе подробные инструкции для обсуждения вопросов и концепций на одинаковых правах как для США, так и для Англии, а также для серьезного изучения различных областей сотрудничества между странами.

¹ Вследствие озабоченности Англии обороной Сингапура. Подробные данные в т. IV.

Первый морской лорд Англии, адмирал Флота Дадли Паунд лично ответил начальнику морских операций и заверил его, что мысли, высказанные в свое время Адмиралтейством, не должны рассматриваться как «незыблемая основа» для переговоров. Он согласился с тем, что такие переговоры штабов, во время которых каждая сторона будет вести борьбу за какое-либо предвзятое мнение, не приведут ни к чему хорошему. Представители английского военно-морского флота будут иметь полную свободу действий для обсуждения всех вопросов морской стратегии в целях разработки совместного плана действий, который будет наилучшим образом служить общим интересам.

Адмирал Старк отдал приказ оперативному отделу своего управления о составлении проекта предварительных планов операций военно-морского флота США в том случае, когда США будут втянуты в войну против держав Оси.

В декабре 1940 г. сотрудники оперативного отдела капитан Гарри Хилл и командир Форрест Шерман представили на рассмотрение своих коллег план организации трансатлантических конвоев, разработанный исходя из того расчета, что в случае войны военно-морской флот США примет на себя долю ответственности за охрану трансокеанского судоходства и откроет свои передовые базы на территории Англии. Этот план был одобрен и принят оперативным отделом, начальник которого (контр-адмирал Ричмонд Тернер) сообщил адмиралу Старку 17 января 1941 г., что ВМС США могли быть готовы к сопровождению конвоев из

Северной Америки в Шотландию к 1 апреля и рекомендовал ему немедленно приступить к разработке маршрутов движения конвоев.

Основная линия военной стратегии США

29 января 1941 г. в Вашингтоне были начаты секретные переговоры между представителями американских и английских штабов, которые продолжались в течение двух месяцев. В переговорах участвовали представители начальника морских операций и начальника Генерального штаба США, с одной стороны, и представители начальников английских штабов — с другой стороны¹.

Представителями ВМС США являлись контр-адмирал Гормлей, контр-адмирал Ричмонд Тернер, капитан Дэвид Рамси и подполковник С.Т. Пфейфер (от корпуса морской пехоты США); представители Генштаба армии: генерал-майор С.Д. Эмбик, бригадные генералы Шерман Майлз и Л.Т. Джероу и полковник Дж.Т. Макнарни. Представителями английских вооруженных сил были: контр-адмирал Р.М. Беллэрс, контр-адмирал В.Х. Даннвертс, генерал-майор Э.Л. Моррис, вице-маршал авиации Дж.С. Слессор и капитан Кларк².

¹ Отчет о переговорах между представителями американского и английского штабов (АВС—1 27 марта 1941 г.). Нападение на Перл-Харбор. Часть 15. стр. 1485—1650.

² Представители Канады, Австралии и Новой Зеландии входили в состав английской делегации, но не присутствовали на объединенных заседаниях.

Задачи этих совещаний представителей штабов заключались:

а) в выработке наиболее эффективных мер, которые должны были быть предприняты США и Англией для поражения Германии и ее сателлитов, если США будут вынуждены вступить в войну;

б) в координировании планов использования американских и английских вооруженных сил в случае вступления США в войну;

в) в разработке соглашений в отношении основной линии военной стратегии, главных пунктов ответственности и степеней командования, если (или когда) США вступят в войну.

Совещания созывались ежедневно, или в порядке пленарных сессий, или в виде работы комиссий, начиная с 29 января по 27 марта 1941 г.

Результатом этих совещаний явилось заключение соглашения, известного, как «АВС-1». «Соглашение между штабами» от 27 марта 1941 г., в котором были отражены основные принципы англо-американского сотрудничества во время войны¹.

Соглашение, во-первых, предусматривало предвоенное сотрудничество военно-морских флотов в Атлантике на основе действия закона о ленд-лизе и проведение политики, направленной на сохранение Японией нейтралитета на Тихом океане. Во-вторых, оно предусматривало всестороннее военное сотрудничество, когда (или если) в результате агрессивных действий держав Оси США будут втянуты в войну.

¹ Нападение на Перл-Харбор. Часть 15. Стр. 1485–1550.

Одновременно с этим в Вашингтоне было заключено соглашение с Канадой «АВС-22» о совместной обороне Канады и США. Это соглашение было включено в соглашение «АВС-1»¹.

Характерной чертой указанных соглашений была основная стратегическая концепция Второй Мировой войны, заключающаяся в решении разбить в первую очередь Гитлера. Это решение уже было принято во время переговоров между адмиралом Старком, генералом Маршаллом, морским и военным министрами и президентом еще в ноябре 1940 г. Наиболее точное определение этой концепции дано в совместной оперативной военной программе армии и ВМС США, составленной в мае 1941 г.², где указано, что: «Поскольку Германия является ведущей державой среди держав Оси, военные действия в Атлантике и на Европейском театре должны рассматриваться как основные действия, а эти театры — как главные театры военных действий».

Военные усилия США должны быть направлены на эти театры, а военные действия американских вооруженных сил на других театрах должны проводиться с расчетом облегчения этих усилий»³.

Исходя из общей оценки обстановки того времени и правильной оценки перспектив на буду-

¹ Нападение на Перл-Харбор. Часть 15. Стр.1585 — 1593.

² Там же, стр. 1426 — 1428.

³ Содержание плана, изложенного адмиралом Старком в его заявлении объединенной комиссии конгресса по расследованию событий в Перл-Харборе.

щее, таково было главное решение, принятое на совещаниях.

Основные факторы, определявшие обстановку того времени были следующие:

1) Весь район Тихого океана все еще находился в состоянии мира и тревожного ожидания. Японцы фактически воевали только с одной страной — Китаем, и государственный департамент США, равно как и министерство иностранных дел Англии все еще надеялись убедить военные круги Японии не предпринимать дальнейших агрессивных действий как против США, так и против английских, голландских и французских владений на Дальнем Востоке. В интересах США и Англии было необходимо помешать Японии активно поддерживать Германию и Италию.

2) Германия, Италия и их сателлиты находились в состоянии войны с Англией. Кроме того, возникла вполне реальная возможность нападения Гитлера на Россию. Помощь, оказываемая США, должна была быть организована с таким расчетом, чтобы помешать Германии завоевать гегмонию на Атлантическом океане и на Средне-восточном театре военных действий и разбить ее в возможно кратчайший срок. В то время Германия была и будет являться и в будущем более сильным и страшным противником для всех свободолюбивых наций Западного полушария, чем Япония. И совершенно справедливым было опасение того, что если война на западе продлится еще в течение определенного периода времени, германские ученые изобретут такое секретное

оружие, которому будет или невозможно, или трудно противостоять¹.

Неизвестно, было ли бы это решение таким же, если бы оно было принято после нападения Японии на Перл-Харбор. Если бы не было достигнуто принципиального соглашения и не был разработан и утвержден план военных действий, то возможно, что общественное мнение и панические настроения продиктовали бы необходимость концентрации всех вооруженных сил США только против Японии, что так настойчиво пропагандировали сторонники фашизма в США. Но к событиям в Перл-Харборе военно-морские силы США были развернуты таким образом, что никто из ответственных военных руководителей не согласился бы на их перегруппировку. В декабре 1941 г. флот США был готов к решающим операциям против держав Оси, и поэтому переброска американских кораблей из Атлантики могла способствовать победе немцев, не принеся больших успехов в борьбе против Японии. Для того, чтобы добиться поражения Японии или даже для того, чтобы добиться успехов в борьбе против Японии, нам следовало обучить значительно большее количество войск, построить значительно большее количество кораблей, сотни десантных судов и тысячи самолетов, а также обеспечить разработку зна-

¹ В то время не представлялось возможным изолировать германскую науку от участия ее в войне. Японская наука не представляла для нас такой большой опасности, как германская. Заявление военного министра Роберта Паттерсона в 1946 г.

чительно более обширного плана перевозок, снабжения и эвакуации.

Любые, даже самые интенсивные переброски ограниченных в то время вооруженных сил США из Атлантического океана на Тихоокеанский театр могли ускорить победу над Японией всего лишь на несколько дней¹.

Основное положения соглашения «АВС» заключались в следующем:

1) Сотрудничество и планирование:

а) до тех пор пока США оставались еще нейтральной страной, неофициальные переговоры между штабами обеих стран должны были продолжаться и в Лондоне, и в Вашингтоне;

б) если, и когда США вступят в войну, должен был быть создан орган, известный под названием верховного военного совета (переименованный в январе 1942 г. в объединенный совет начальников штабов), который должен был

¹ Не следует забывать какое длительное время потребовалось для обучения вновь призванных в армию контингентов а также на то, чтобы обеспечить регулярную армию современным вооружением, построить самолеты и обучить летчиков. На совещаниях представителей штабов в феврале делегаты США заявили, что 1 сентября 1941 г. в их распоряжении были максимум 4 пехотных и 2 бронетанковых дивизии, находившихся в состоянии боевой готовности, и на 1 декабря — 8 эскадрилий — В-17, 4 — В-25, 4 — В-26, 4 — А-20 и 3 — Р-40 или Р-39 — также в боевой готовности. В то же самое время адмирал Тернер заявил, что силы морской пехоты состояли из 2 дивизий и 7 батальонов, находившихся в боевой готовности.

руководить всеобщим планированием операций объединенных наций.

- 2) Политика стратегической обороны. Каждая договаривающаяся сторона обязалась содействовать обеспечению безопасности другой стороны:
 - а) для Англии — содействовать безопасности объединенного Королства, являющегося основной базой для развертывания операций против Германии;
 - б) для США — содействовать безопасности Западного полушария, предотвращая любые попытки нападения держав Оси на Северную, Центральную или Южную Америку.

Отсюда следовала необходимость обеспечения безопасности коммуникаций и постоянное нахождение английского и американского флотов на Атлантическом океане.

- 3) Общие стратегические задачи:
 - а) усиление блокады держав Оси;
 - б) увеличение масштабов воздушного наступления на Германию;
 - в) сосредоточение военно-морской мощи союзников на Средиземном море, с тем, чтобы выбить Италию из числа своих противников;
 - г) рейды отрядов «коммандос» на побережье, занятое противником, предшествующие развернутому наступлению;
 - д) оказание помощи и поощрение нейтральных стран, сопротивляющихся нажиму со стороны держав Оси;

- е) использование тактики психологической войны;
 - ж) концентрация американских и английских войск на территории Британских островов в целях подготовки вторжения на континент;
 - з) захват баз на Средиземном море или других баз, откуда в нужный момент можно было бы предпринять операции по вторжению в Европу.
- 4) Принципы руководства:
- а) на каждую державу должно быть возложено стратегическое руководство всеми вооруженными силами союзников, находящимися в районах, контролируемых данной державой. Однако вооруженные силы каждого из союзников, которые подчиняются командующим своими оперативными соединениями, не должны разбиваться на мелкие соединения. В частности, морская авиация США, действующая в английских стратегических районах, должна находиться в подчинении ВВС США, а не Англии¹.
 - б) для каждой комбинированной операции должны быть предусмотрены особые мероприятия и распоряжения;
- 5) между союзниками должен быть налажен быстрый, четкий и всесторонний обмен

¹ Приводится шуточное четверостишие, касательно адмирала Тернера.

разведывательной и другой информацией, что являлось одним из наиболее верных условий соглашения. Больше того, начиная с 1941 г. между офицерами английских и американских вооруженных сил отмечалось искреннее сотрудничество, или даже дружба. Такие взаимоотношения только должны были способствовать победе союзников;

- б) главная задача военно-морских сил США должна была заключаться в охране конвоев и морских коммуникаций на Атлантическом океане в то время как английский военно-морской флот должен был обеспечить охрану судоходства на Средиземном море¹. Кроме обороны военных и морских баз, морская авиация США должна была участвовать и в наступательных операциях совместно с английскими ВВС. Каждая английская база находилась в распоряжении авиации и военно-морских сил США и наоборот.

Таким образом, контуры участия США во Второй Мировой войне были обозначены в общих чертах в Вашингтоне к 27 марта 1941 г.

Однако большая часть этого соглашения, достигнутого между штабами Англии и США, должна была вступить в силу, лишь когда США

¹ Была предусмотрена возможность охраны военно-морскими силами США судоходства и коммуникаций в западной части Средиземного моря в том случае, если бы французский военно-морской флот перешел бы к державам оси.

должны были принять участие в войне в качестве воюющей державы. В отношении времени и условий, при которых США должны были вступить в войну, никакого соглашения заключено не было.

6. Планы организации охраны трансатлантических конвоев и силы поддержки

Одним из пунктов соглашения «АВС», который не зависел от того, участвуют ли США в войне или нет, и требовал его немедленного выполнения, являлся пункт об охране конвоев. В одном из разделов соглашения было указано: «Вследствие угрозы морским коммуникациям объединенного Королевства, главной задачей военно-морских сил США в Атлантике должна являться охрана судоходства объединенных наций¹, причем центром тяжести операций ВМС США должны были явиться северо-западные подходы к Англии».

Это означало, что военно-морской флот США должен был принять на себя главную ответственность по охране трансатлантических конвоев торговых судов, как только Атлантический флот будет в состоянии справиться с этой задачей.

Подготовка к выполнению этой новой задачи заключалась, помимо других моментов, в изменении состава администрации центральных учреждений,

¹ Подразумевается судоходство Англии, США и таких стран, как Норвегия, Дания, Голландия, Польша и Франция, торговым флотам или части флотов которых удалось уйти от нацистов.

в изменении подготовки личного состава кораблей и самих кораблей, к несению службы по охране конвоев и в организации новых передовых баз. Подготовка личного состава, само собой разумеется, проводилась и в мирное время, но теперь темпы ее проведения были значительно ускорены на основе опыта, приобретенного английским военно-морским флотом и применения новой аппаратуры и новых методов борьбы с подводными лодками.

Информация по этому вопросу начала поступать летом 1940 г. Особенно ценными оказались:

- 1) «совершенно секретные» издания Адмиралтейства о ведении войны против подводных лодок;
- 2) «mersigs» — простая система зашифровки сигналов, передаваемых при помощи флажной или световой сигнализации для внутренней связи между судами конвоев;
- 3) английская военно-морская служба движения и контроля — организация, имевшая свои отделения и базы по всему свету, которая руководила движением торговых судов во всех частях света, не оккупированных противников, направляла эти суда, давала информацию об их передвижении и т.д. Эта организация явилась образцом для создания при управлении начальника морских операций отдела конвойной службы и службы движения конвоев. Этот отдел уже 17 июня 1941 г. опубликовал свои первые инструкции в отношении военного контроля над торго-

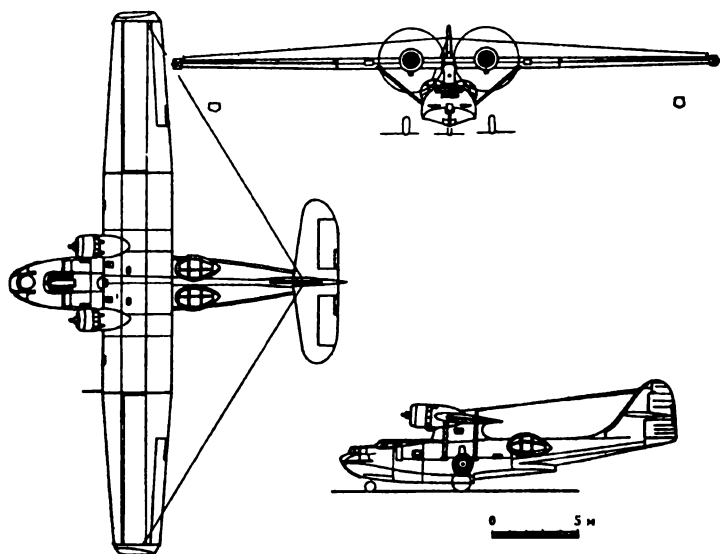
вым судоходством. Десять дней спустя после торпедирования невооруженного американского парохода «Робин Мур» эти инструкции были приняты к руководству и исполнению¹.

Кроме всего сказанного, принятие военно-морскими силами США на себя новых обязанностей требовало организации соединения кораблей охранения и создания на территории Великобритании баз, откуда они могли бы действовать. Арджентия, которая должна была являться такой базой на территории США, в январе 1941 г. уже находилась в процессе строительства.

Как мы уже отмечали, 17 января 1941 г. начальник оперативного отдела контр-адмирал Ричмонд Тернер сообщил начальнику морских операций, что к 1 апреля военно-морской флот может быть готов к операциям по эскортированию конвоев из Северной Америки в Шотландию. В январе контр-адмирал Артур Бристол (младший) был вызван из Гонолулу для организации соединения поддержки из состава Атлантического флота²,

¹ Эти инструкции разрабатывали отделы управления начальника порта в различных морских округах, (Краткая история управления начальника порта третьего морского округа стр.12—13). До событий в Перл-Харборе управление начальника порта Нью-Йорк руководило движением 228 торговых судов.

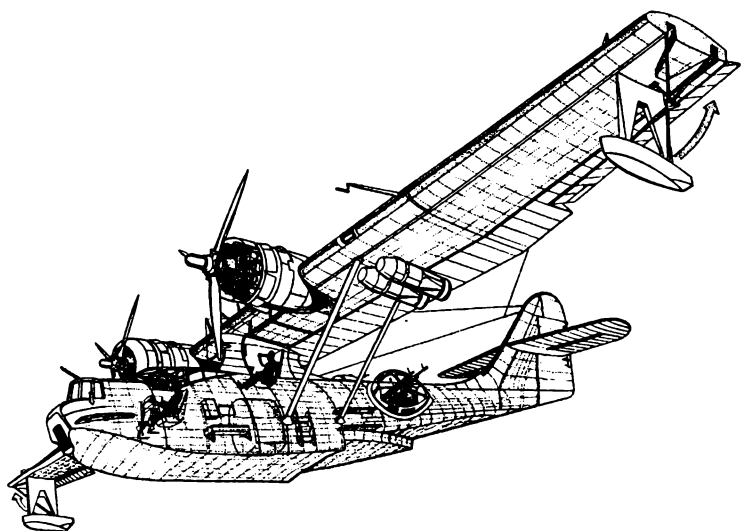
² Первоначально оно называлось северо-восточное эскортное соединение и приблизительно в марте 1941 г. оно было переименовано в соединение поддержки. В состав этого соединения входило оперативное соединение «4», которое 13 марта 1942 г. было переименовано в оперативное соединение «24».



Летающая лодка РВУ-5А «Каталина» (США, 1939).

Полетный вес 16 100 кг, скорость 358 км/ч, дальность полета 4060 км. Вооружение — четыре 7,62-мм пулемета, до 907 кг бомб. Экипаж — 7–9 человек.

для выполнения задач, связанных с охраной конвоев и для руководства строительством баз, как, например, Арджентия, которую он избрал местом дислокации своего штаба. Это была очень удачная кандидатура для выполнения столь ответственного задания. 26 февраля 1941 г. адмирал Бристол был назначен командующим силами поддержки, а 15 февраля адмирал Старк отдал приказ об организации соединений поддержки из состава Атлантического флота в течение трех недель. Силы поддержки, выделенные главным образом из состава соединения, патрулировавшего нейтральную зону, состояли из



Летающая лодка «Каталина».

трех соединении эсминцев, четырех эскадрилий патрульных самолетов, насчитывавших по 12 летающих лодок «Каталина» или «Маринер» и соответствующих вспомогательных судов¹. Официально силы поддержки были организованы 1 марта, а 3 марта адмирал Бристол поднял свой флаг на плавучей базе эсминцев «Приэйри» в Норфолке.

1 февраля 1941 г. патрульному соединению было дано новое, более соответствующее его функциям наименование Атлантический флот.

¹ Письмо командующего Атлантическим флотом от 26 февраля 1941 г. командирам кораблей различных классов. В отношении состава сил поддержки см. Приложение V.

В тот же день командующий этим флотом контр-адмирал Кинг получил звание адмирала и был назначен командующим Атлантическим флотом¹.

Два месяца спустя после назначения командующим Атлантическим флотом, адмирал Кинг издал не подлежащий оглашению меморандум, который представляет ценность не только для

¹ Эрнест Джозеф Кинг родился в г. Лорейн штата. Огайо в 1878 г. в 1901 г. окончил военно-морскую академию. После пятилетней службы на различных кораблях был преподавателем по артиллерии и инструктором стрелкового дела в военно-морской академии, служил офицером-инженером на линкоре «Нью-Хэмпшир», в 1911—1912 гг. — адъютант контр-адмирала Хьюго Остерауса — командующего Атлантическим флотом.

1914—1916 гг. — командир эсминцев «Кассип» и «Терри», командир дивизиона эсминцев; во время Первой Мировой войны — заместитель начальника штаба адмирала Майо, командующего Атлантическим флотом; 1919—1921 гг. — начальник военно-морского училища повышенного типа при военно-морской академии в Аншаполисе; 1923—1925 — командир судна снабжения «Бридж», командир дивизионов подводных лодок №№ 11 и 3, командир базы подводных лодок в Нью-Лондоне; 1925—1928 гг. — возглавлял операции по подъему подводных лодок «S-51» и «S-4». Командир гидроавиатранспорта «Райт», в этот же период проходил курс обучения в качестве морского летчика в Пенсаколе; 1928—1929 гг. Заместитель начальника Chief Buagr; 1930—1932 гг. — командир морской авиабазы в Норфолке, командир авианосца «Лексингтон»; 1932—1933 г. — Военно-морское училище Chief Buagr со званием контр-адмирала; 1936—1939 гг. — командующий авиацией базовых, разведывательных и линейных сил флота; 1940 г. — член генерального Совета Морского Министерства; декабрь 1940 г. командующий патрульными силами; 1 февраля 1941 г. — Командующий Атлантическим флотом в звании адмирала, 1941 г. — Главнокомандующий ВМС США; принял командование 30 декабря 1941 г. с 26 марта 1942 г. — начальник морских операций.

характеристики руководителя, составившего его, но также с точки зрения характеристики условий, в которых флоту приходилось действовать.

Максимально использовать наши силы, возможности и средства.

1. Если (когда) существующее чрезвычайное положение становится еще более серьезным и переходит в состояние войны — все мы должны бодро и добровольно пойти на трудности и связанные с этим лишения, а также на риск и опасность, перед которыми мы будем поставлены.

В условиях существующего чрезвычайного положения нам не приходится сталкиваться с элементом риска (за исключением потенциального), но нам приходится сталкиваться с трудностями и лишениями, которые органически связаны с чрезвычайным положением. Эти трудности и лишения мы должны воспринимать с тем же настроением бодрости, с каким мы должны встретить риск и опасности войны, если (и когда) она случится. Этими трудностями и лишениями обычно являются нехватка квалифицированного плавсостава, недостаточное количество оборудования, необходимость продолжать ведение операций в районе, который является главным в стратегическом отношении и ожидание развития событий, которые не могут контролироваться нами.

2. Главной целью всех матросов должно быть стремление добиться наилучших результатов при использовании всех средств, имеющихся в нашем распоряжении.

3. Что касается личного состава, то мы должны заниматься не только подготовкой личного

состава кораблей, находящихся в строю, но также должны уделять значительное внимание подготовке квалифицированных экипажей для вновь строящихся кораблей, вступление которых в строй усилит наш действующий флот.

В отношении оборудования наши нужды весьма значительны, однако существует весьма ясное и определенное различие между понятием «необходимо» (срочно) и «желательно». Мы должны не только сохранять и совершенствовать то оборудование, которое имеется у нас на кораблях или в соединениях, но мы также должны помнить тот факт, что время для машинального ремонта кораблей в доках не должно превышать времени, требуемого для производства срочного ремонта, так как более долгие сроки ремонта будут не только задерживать наши корабли «вне их служебных обязанностей», но также рабочий персонал и средства, которые потребуются для постройки новых кораблей и для срочных работ на других кораблях.

Что касается боевых операций, то при их проведении мы должны руководствоваться не только одними стратегическими соображениями, вытекающими из условий международной обстановки, но также обязаны прилагать все усилия, чтобы, используя имеющиеся в нашем распоряжении силы (иногда недостаточные по своей численности и боевой мощи), достигать максимальной эффективности в выполнении поставленных перед нами задач.

На протяжении периода ожидания развития событий мы должны использовать с максималь-

ной пользой большую часть времени, имеющегося в нашем распоряжении, для усовершенствования подготовки личного состава, для улучшения материальной части кораблей, усиления нашей мощи при ведении операций, иными словами — для того, чтобы быть готовыми (и физически, и морально) к выполнению тех задач, которые призван решать флот и ради которых мы служим на флоте.

4. Я надеюсь, что офицеры Атлантического флота будут являться передовым отрядом в этом, если это можно так назвать, «движении новаторов» и решительно пойдут вперед, преодолевая все трудности и лишения в отношении личного состава, материальной части, проведения операций, периодов ожидания, расценивая эти трудности и лишения как «врагов», которых надо победить нашими собственными усилиями.

Работы достаточно для всех — офицеров и матросов. В свободное от работы время офицеры и старшинский состав должны проявить свои организаторские способности с целью обеспечения отдыха личного состава на кораблях, а также использовать все возможности для организации отдыха на берегу¹.

В марте 1941 г. капитан Луис Денфелд, начальник штаба адмирала Бристола, в сопровождении летчика и гражданского инженера посетил Англию, чтобы выбрать базы, откуда должны будут действовать подводные корабли и самолеты

¹ Секретный меморандум Атлантического флота 2СМ-41 от 24 марта 1941 г

военно-морского флота США, куда и прибыл в разгар битвы за Британию в период точных налетов германской авиации. Ливерпуль дважды подвергался ожесточеннейшим бомбардировкам в то время, когда там находилась американская делегация, которая вела переговоры с командующим зоной западных подходов к Англии, адмиралом Перси Ноблом. Учитывая ожесточенные атаки германской авиации по портам Англии, были выбраны четыре базы: Гар-Лох — в устье р. Клайд — для эсминцев и Лох-Райн — при входе в залив Форт-оф-Клайд — для базирования морской авиации, а также Лондондерри — для эсминцев и Лох-Ирн в графстве Ферменаг — для авиации¹. Первые две базы в то время не были оборудованы, тогда как ирландские базы уже использовались английским ВМС и авиацией. Капитану Денфелду, после его возвращения в США и доклада результатов переговоров, происходивших в апреле, было дано задание получить необходимые средства для оборудования баз из сумм ленд-лиза. После поисков Гарри Гопкинса в Вашингтоне и посещения Белого Дома² Денфелду удалось убедить президента Рузвельта ассигновать 50 000 000 долларов на организацию и оборудо-

¹ Беседа с контр-адмиралом Денфелдом в 1943 г. Денфэлд пытался получить разрешение на использование базы Лох-Суилли в графстве Донегал в качестве базы Ирландии, но не мог добиться этого. Несмотря на посещение полковника Вильяма Донована, де Валера продолжал упрямяться. Впоследствии обе базы морской авиации оказались ненужными и были возвращены англичанам.

² Отчет командира Литча об организации первых баз на территории Англии. Декабрь 1941 г.

вание этих баз. Был заключен договор с американской строительной компанией, которая в июне уже начала пересылку строительных материалов. Для этой цели приходилось использовать английские суда, так как американские суда еще не имели официального разрешения на плавание в зонах военных действий¹.

Приблизительно 1 марта 1941 г. была начата активная подготовка кораблей для проведения противолодочной войны. Подготовка проводилась в Норфолке и Нью-Лондоне соединением поддержки. Для практических занятий использовались учебные подводные лодки. 20 марта морской министр информировал президента о том, что военно-морской флот в ближайшее время будет готов к операциям по сопровождению торговых судов, следующих из Северной Америки в Англию. Он предполагал с середины сентября перебазировать первое соединение, состоящее из 27 эсминцев и четырех авиаэскадрилий (до 12 самолетов типа «Каталина» в каждой), а также значительное количество тральщиков и гидроавиатранспортов на базы Лох-Фойл и Лох-Ирн, а также обеспечить переброску 15000 солдат американских войск для обороны и обслуживания этих баз².

¹ Материалы были сосредоточены на территории военно-морской базы в Куонсет (Род-Айленд), которая строилась теми же компаниями. В целях секретности, на этом оборудовании стоял штамп «временное авиационное оборудование». Даже личный состав ВМС, работавший здесь, был одет в штатское.

² Административная история Атлантического флота, т. II., стр. 25.

Однако приблизительно в середине июля план эскортирования конвоев торговых судов силами поддержки на всем протяжении пути из США в Англию был отменен и заменен другим планом, который предусматривал сосредоточение кораблей сил поддержки в секторе Арджентия — Исландия. Этот вариант, одобренный и Адмиралтейством, и морским министерством США, был более приемлемым с точки зрения экономики в административных расходах и в оперативном управлении. Задержка в разделении ответственности была вызвана тем фактом, что многие конвои, выходявшие с Западного побережья Атлантического океана, являлись войсковыми транспортами, перевозившими канадские войска, а президент считал, что корабли флота США пока еще не должны были эскортировать войсковые транспорта. Эскортирование торговых судов, по его мнению, являлось совершенно иным делом, поскольку подводная война, проводившаяся германскими подводными лодками против торговых судов, являлась нарушением международного права и договорных обязательств.

Тем не менее, были организованы группы связи, как для осуществления сотрудничества в период предвоенной политики, так и для обеспечения такого положения, при котором, в случае вступления США в войну, весь аппарат был бы готов к быстрому и плавному переводу к проведению новой тактики.

Американские военные и морские наблюдатели в Лондоне организовали в мае 1941 г. свои

штабы и наладили постоянное сотрудничество и консультации с начальниками английских штабов, включая их оперативные отделы. Таким образом происходило разрешение серьезных проблем, как например, замена английских оккупационных войск в Ирландии американскими войсками.

Глава IV

ПРЕДВОЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ

(март — август 1941 г.)

1. Английские трансатлантические конвои (март—май 1941 г.)

В то время, как в Вашингтоне происходили переговоры между начальниками штабов, активные боевые действия на Атлантическом океане (атаки германских подводных лодок по трансатлантическим конвоям и контратаки английских и канадских эскортных кораблей, сопровождавших эти конвои) заметно усилились. Так, в период 16—18 марта из 41 торгового судна конвоя «НХ-112», эскортировавшегося пятью эсминцами и двумя корветами, было потоплено пять судов. С другой стороны, в марте английскими кораблями охранения в районе между параллелями 60°00'—62°30' сев. широты и меридианами 12°00'—17°00' зап. долготы было потоплено пять германских подводных лодок.

В ответ на это Дениц произвел сдвиг района действий своих сил в направлении на запад с целью атаки конвоев в тех местах, где они шли без охранения, поскольку, вследствие недостаточного количества эскортных кораблей и трудностей в обеспечении их горючим, существовал значительный интервал между пунктом, до которого канадские эскортные корабли сопровождали конвой, и пунктом, где этот конвой принимали английские корабли охранения. В ночь с 3 на 4 апреля в точке 58°20' сев. широты, 28°10' зап. долготы «волчья стая» атаковала конвой «SC-26».

В результате этой и последующей атак 10 из 22 судов конвоя были потоплены, а сам конвой рассеян. Противник потерял при этом две подводные лодки. После этого Адмиралтейство приняло решение организовать базу для эскортных кораблей в Исландии, что дало бы возможность значительно уменьшить отрезок пути, на котором конвои шли без охранения.

«Вполне очевидно, что положение в Атлантике критическое» писал адмирал Старк 4 апреля. «По моему мнению, оно будет безнадежным, если мы не предпримем решительных мер, чтобы спасти его. Положение Англии в результате потопления ее судов с продовольствием и судов с жизненнонеобходимыми для ведения войны материалами все время ухудшается». Три дня позднее он провел одно мероприятие, которое, в свете нашего неопределенного положения во взаимоотношениях с Японией, было весьма эффективным и в то же время рискованным. Он приказал передать Атлантическому флоту линкоры

«Айдахо», «Миссисипи» и «Нью-Мексико» авианосец «Йорктаун», легкие крейсера «Филадельфия», «Бруклин», «Саванна», «Нэшвилл», а также две эскадры эсминцев (8 и 9), входившие в состав Тихоокеанского флота. Перебазирование кораблей было осуществлено к концу мая¹.

«Тот, кто владеет Исландией — держит в руках постоянно заряженный револьвер, направленный на Англию, США и Канаду», — писал нацистский политический эксперт Карл Хаусхофер.

В мае 1940 г. Исландия была занята частями английской армии согласно просьбе исландского правительства, которое не хотело допустить захвата острова немцами после их вторжения в Данию и Норвегию. Вполне понятно, что организация германской базы в Исландии означала бы закрытие северных коммуникаций, по которым следовали конвои. К 1 марта 1941 г. Гитлер объявил Исландию и прилегающие к ней воды (на расстоянии трех миль от побережья Гренландии), зоной военных действий, в пределах которой германские корабли будут топить нейтральные суда без предупреждения. Адмирал Старк уже отмечал исключительно большое значение, которое должна была иметь база в Исландии для конвоев, а также и для авиации, в том случае, если бы США вступили в войну. В связи с этим президент Рузвельт приказал ему произвести предварительную разведку стратегических данных острова. В апреле 1941 г. эта задача была

¹ Нападение на Перл-Харбор, часть 16, стр. 2161 и часть II, стр. 5502.

возложена на американский эсминец «Найблэк» (командир-лейтенант-коммандер Дерджин). 10 апреля эсминец на подходах к Исландии подобрал на борт несколько человек, спасшихся с голландского грузового судна, потопленного германской подводной лодкой.

Как раз в тот момент, когда на борт брали последнего человека, звукопеленгатор эсминца установил контакт с подводной лодкой, по всей вероятности, вышедшей в атаку на эсминец. Во исполнение приказа командира дивизиона коммандера Райана, лейтенант-коммандер Дерджин атаковал подводную лодку глубинными бомбами. Насколько можно было установить, этот бескровный бой 10 апреля 1941 г. был первым боевым соприкосновением американских и германских вооруженных сил¹.

В этом же месяце английские эскортные корабли начали базироваться на Хваль-фьорд, расположенный примерно в 25 милях от Рейкьявика. Эти корабли должны были эскортировать конвои на отрезке между конечным пунктом сопровождения конвоев канадскими эскортными кораблями и начальным пунктом сопровождения их английскими кораблями охранения. Однако вследствие недостаточного количества эскортных кораблей, требующихся для охранения конвоев, число их для каждого конвоя в этот период было наименьшим за все время операций. Конвои продолжали

¹ Административная История Атлантического флота, IV. Раздел «Начальник морской оперативной базы в Исландии».

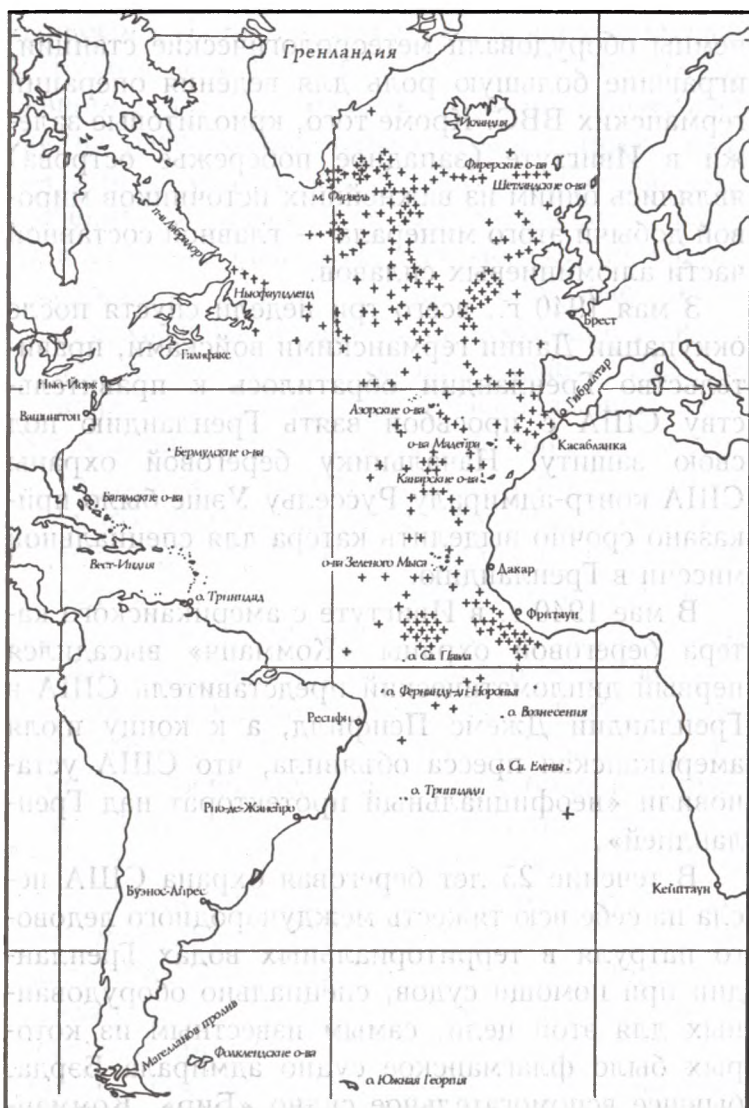
нести тяжелые потери, особенно в более западных районах.

Поэтому был разработан новый маршрут движения конвоев и были введены некоторые особенности в системе следования конвоев. В Сент-Джонсе была оборудована передовая канадская база, а в состав Ньюфаундлендского соединения эскортных кораблей, которое начало участвовать в операциях 27 мая, были выделены все имевшиеся в наличии корветы. Конвои следовали в Англию через Исландию, где эскортные корабли пополняли свои запасы горючего. Теперь они могли сопровождать конвои на отрезке Ньюфаундленд — Исландия вместо того, чтобы оставлять суда без охраны на таком важном отрезке пути.

2. Гренландия и оборона Западного полушария¹

Предпринимая действия, аналогичные занятию Исландии английскими войсками, США старались обеспечить такое положение, при котором Гренландия не смогла бы стать плацдармом для ведения операций германских вооруженных сил. Было известно, что на ее восточном побережье

¹ «Береговая охрана США во время войны». «Гренландский патруль». (Книга, отпечатанная на мимеографе, составленная Историческим Отделом, Информационного Управления Береговой охраны США, 15 июля 1945 г.) является весьма ценным, исчерпывающим материалом. Некоторые эпизоды описаны в книге «Первый флот» (1944 г.) Рекс Инграам. Дополнительные данные имеются в «Административной Истории Атлантического флота. III).



Торговые суда, потопленные германскими подводными лодками в Атлантическом океане с момента потопления первых германских подводных лодок до вступления США в войну.

немцы оборудовали метеорологические станции, игравшие большую роль для ведения операций германских ВВС. Кроме того, криолитовые залежи в Ивигтуте (западное побережье острова) являлись одним из важнейших источников мировой добычи этого минерала — главной составной части алюминиевых сплавов.

3 мая 1940 г. всего три недели спустя после оккупации Дании германскими войсками, правительство Гренландии обратилось к правительству США с просьбой взять Гренландию под свою защиту. Начальнику береговой охраны США контр-адмиралу Руссельу Уэше было приказано срочно выделить катера для специальной миссии в Гренландию.

В мае 1940 г. в Ивигтуте с американского катера береговой охраны «Комманч» высадился первый дипломатический представитель США в Гренландии Джемс Пенфилд, а к концу июля американская пресса объявила, что США установили «неофициальный протекторат над Гренландией».

В течение 25 лет береговая охрана США несла на себе всю тяжесть международного ледового патруля в территориальных водах Гренландии при помощи судов, специально оборудованных для этой цели, самым известным из которых было флагманское судно адмирала Бэрда, бывшее вспомогательное судно «Бир». Командер береговой охраны США Эдвард Смит, посвятивший себя изучению океанографии, стал одним из популярнейших в мире экспертов по ледовой обстановке, получив за это прозвище

«Айсберг» Смит. Однако поскольку ледовый патруль в первую очередь интересовался проходившими там океанскими путями, береговая охрана располагала весьма ограниченными сведениями в отношении побережья Гренландии, особенно в отношении ее загроможденного льдами восточного побережья, где работали немецкие метеорологи. Все же датские секретные карты были захвачены немцами при оккупации Дании.

В течение 1940 г. береговая охрана США направляла войска и оружие в распоряжение местных властей Гренландии для обороны криолитового рудника, который находился так близко от морского берега, что было бы достаточно нескольких авиабомб или снарядов с германских подводных лодок, чтобы затопить его. Катера «Дуэйн» и «Нордланд» совместно с самолетами береговой охраны охраняли побережье Гренландии, добавив к длинному списку изданий гидрографического управления еще и «Лоцию Гренландии». Поскольку курс по дуге большого круга из Ньюфаундленда в Шотландию проходит около мыса Фарвель, то эта южная оконечность Гренландии сделалась постоянным перевалочным пунктом для отправки самолетов, поставлявшихся Англии по ленд-лизу. Однако в Гренландии не было аэродромов. Ее восточное побережье являлось весьма удобным для организации там метеорологических, радиолокационных, радиоприемных, радиопередающих и радиопеленгаторных станций, позволяющих обнаруживать силы противника, приближавшиеся к побережью США через Датский пролив. Для

использования всех этих возможностей несколько правительственных учреждений США объединились для организации гидрографической экспедиции на южное побережье Гренландии. 31 мая 1941 г. эта экспедиция — пробыла в Годхавн на катере «Кайюга», имея перед собой задачу исследовать местность и выбрать пункты, пригодные для установки станций и различного оборудования.

Вскоре после этого из Норвегии от лояльных лиц нами было получено тревожное известие о том, что немцы проводили подготовку к отправке на восточное побережье Гренландии своей авиаэскадрильи, которая должна была обслуживаться германскими подводными лодками.

9 апреля 1941 г. в Вашингтоне датский посол в США и государственный секретарь США подписали соглашение, в результате которого США становились протектором Гренландии, ответственным за ее снабжение и оборону до момента освобождения Дании. На основании этого соглашения правительство США имело право на проведение любых мероприятий и установку любого оборудования, которые оно считало необходимыми для обороны Гренландии или Западного полушария.

Президент Рузвельт еще в июле 1940 г. на Конгрессе американских государств в Гаване заявил, что США будут считать себя ответственными за оборону всего Западного полушария. Подобно папе Александру IV (1493 г.), адмирал Эрнест Кинг приступил к проведению демаркационной линии между обоими полушари-

ями. Согласно его оперативному приказу № 3 от 18 апреля 1941 г. «Границы Западного полушария на севере проходят по меридиану 26° западной долготы¹ и далее в западном направлении к международной демаркационной линии, проходящей по меридиану 180°, а в Атлантике включают всю Гренландию, Азорские острова, залив Св. Лаврентия, Багамские острова, Карибское море и Мексиканский залив.

Вход в воды Западного полушария военных кораблей или самолетов воюющих держав (за исключением держав, имеющих суверенные права на территории, расположенные в Западном полушарии), будет рассматриваться как действие, вызванное враждебными намерениями в отношении судоходства или самой территории Западного полушария².

В следующем оперативном приказе адмирала Кинга, опубликованном на три дня позднее, были повторены эти же самые условия и было объявлено о разделении Атлантического флота на оперативные соединения для несения патрульной службы в северной части Атлантического океана, в Карибском море, в Мексиканском заливе и в районе Панамского канала. Оперативное соединение 11 получило приказ «выйти в водный район северо-восточной Гренландии возможно скорее, как только позволят метеорологические

¹ Меридиан, проходящий около 50 миль к востоку от Рейкьявика.

² Документы Морского Министерства о военно-морских операциях (1941 г.).

условия и оставаться там возможно дольше — в течение всего лета¹. Препятствовать организации военно-морских и авиационных баз какой-либо европейской державой, или высадке в Гренландии европейцев, за исключением лиц, прибывших туда с разрешения правительства Гренландии».

В результате работы, проведенной гидрографической экспедицией в южной части Гренландии, а также катером «Нордланд» в апреле и мае 1941 г., было принято решение о строительстве посадочных площадок в Парсарсуаке (Юлиансхоб-фьорд) и в Киписаке (около Ивигтута), а также морских баз в других пунктах, об установлении радиостанции и главной аэрологической станции на о. Окиа около Киписака и вспомогательных наблюдательных пунктов в других районах.

Вскоре эти станции вступили в строй и из США были высланы армейские части для обороны всех этих объектов. Перечисленные (метеорологическая, радиопередающая и радиолокационная) станции сыграли огромную роль для вооруженных сил союзников. Метеорологические сведения, на основании которых генерал Эйзенхауэр устанавливал дату вторжения в Нормандию, поступали главным образом из Гренландии. Аэродромы весьма успешно использовались во время перелетов самолетов в Анг-

¹ Оперативное соединение 11 (командир Смит) состояло из катеров Береговой охраны США «Нордланд», «Норт Стар» и судна «Бир».

лию и при возвращении их обратно после победы над Германией в 1945 г¹.

Многочисленные потери, которые несли конвои, следовавшие южнее Гренландии, а также бой с линкором «Бисмарк» в мае 1941 г. свидетельствовали о

¹ Согласно армейскому коду станции и базы в Гренландии назывались «Bluie». Это название также применялось в ВМС. Поэтому, прилагаемый список баз и станций (составлен Гарри Фостером (может иметь определенную ценность. «Bluie East» 1 (BE-1) — Торгильсбю, база поблизости от мыса Фарвель.

«Bluie East» 2 (BE-2) — Икатек на о. Ангмагесалик. Радиостанция и метеорологическая станция.

«Bluie East» 3 (BE-3) — Гуррехолм в проливе Скорсби.

«Bluie East» 4 (BE-4) — о. Элла в проливе Дэвиса, 73° сев. широты.

«Bluie East» 5 (BE-5) — Эскимопес у сев. широты 74° Радиостанция, захваченная немцами 23 марта 1943 г. после ее возвращения была перенесена в Мигоугтен.

«Bluie West» 1 (BW-1) — Парсарсуак. Главная военная и морская базы США и аэродромы.

«Bluie West» 2 (BW-2) — Киписако.

«Bluie West» 3 (BW-3) — Симиутак (Сков-фиорд). Высокочастотная радиопеленгаторная станция.

«Bluie West» 4 (BW-4) — Фредерикс-хоб 63°40' сев. широты.

«Bluie West» 5 (BWS-5) — Годхавн в южной части о. Диско.

«Bluie West» 6 (BW-6) — Туле 76°30' северн. широты.

«Bluie West» 7 (BW-7) — Грондаль. Охрана криолитового рудника в Ивиугте.

«Bluie West» 8 (BW-8) — Зондерштром-фиорд. Запасная посадочная площадка Штром-фиорд 67° сев. шир.

Кроме того, в Фредериксдале имелась военно-морская навигационная станция Лораг, известная под названием «Navu 226». В июне 1942 г. кэптен Боб Барлетт с его знаменитой шхуны «Моррисси» высадил группу морских гидрографов, включая командера Александра Форбса в зал. Фробишер на о. Баффин, где они проводили типографические замеры и определение местности для аэродрома, названного «Кристалл-2», который являлся запасным и почти совсем не использовался.

стратегическом значении Гренландии и, по всей вероятности, ускорили официальную организацию с 1 июля гренландского патруля¹. Командир этого соединения «Айсберг» Смит, шедший на катере «Нордланд», получил приказ от начальника морских операций выполнять целый ряд различных функций. Береговая охрана США была уже подготовлена к такой службе. Она должна была эскортировать американские войсковые транспорты и суда снабжения, пробивая для них льды, если в этом возникала необходимость, обнаруживать и выводить из строя метеорологические станции и радиостанции противника в Гренландии, продолжать гидрографические изыскания, поддерживать связь между несколькими американскими и гренландскими правительственными станциями, доставлять продовольствие эскимосам и небольшим датским поселкам в Гренландии, охранять суда, перевозившие криолит, а также выполнять функции спасательных судов и отдельные задания по спасению экипажей самолетов, потерпевших катастрофу. Все эти функции

¹ 24.8 это соединение получило название «TG». В октябре 1941 г. вошло в состав соединения адмирала Бристола, куда первоначально входили всего пять катеров, буксирный ледокол — «Раритан» и судно «Бир». В 1942 г. это патрульное соединение было значительно увеличено за счет катеров (длиной 38,5 м/125 футов) «SC», шести переоборудованных 33,5 м (110 футовых) рыболовных и буксирных судов, которым были даны эскимосские названия, как например «Акиак» и «Натсек». Последнее судно пропало без вести со всей командой, по-видимому было затерто льдами в заливе св. Лаврентия. Командир судна — командер Томас Ла Фардж (береговая охрана США) был известным артистом.

береговая охрана США выполняла с образцовой добросовестностью и выносливостью на всем протяжении войны. Командир соединения Смит даже изобрел новые методы патрулирования, как например, организация части, патрулировавшей район северо-восточного побережья Гренландии на собаках в упряжках. 11 сентября 1941 г. была обнаружена норвежская шхуна «Буское», в составе команды которой находился член гестапо. Шхуна была задержана катером «Нордланд» и отправлена в Бостон. Гренландскому патрулю время от времени поручалось выполнение различных других заданий, как например, использование некоторых катеров в качестве гидрографических судов.

В апреле 1941 г. Германия захватила Югославию и бросила свои войска на Грецию, которая незадолго до этого нанесла сильный удар по армии Муссолини. К середине лета 1941 г. немцы уже контролировали весь Балканский полуостров и о. Крит. Английские морские силы в восточной части Средиземного моря были почти уничтожены. В Ливии войска держав Оси, получившие новые подкрепления снова захватили оставленную ими ранее территорию и продвигались в восточном направлении, угрожая Суэцкому каналу.

Потопление нейтрального пассажирского парохода «Зам-Зам», американского грузового судна «Робин Мур», а также деятельность германского линкора «Бисмарк» в мае 1941 г. значительно сократили для США продолжительность предвоенного периода. Американское грузовое

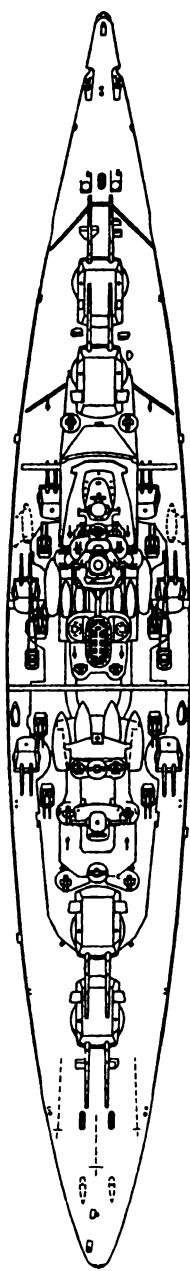
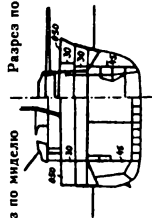
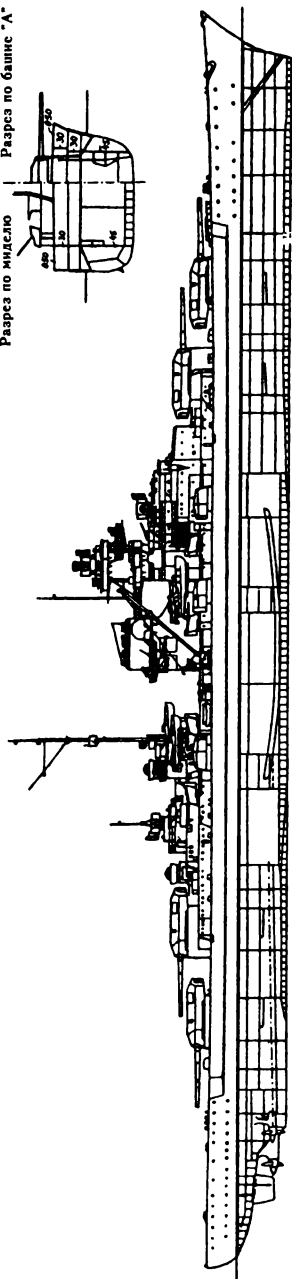
судно «Робин Мур», вышедшее из США в Южную Африку со сборным грузом, было потоплено 21 мая германской подводной лодкой в южной части Атлантического океана. Спасшимся из состава команды пришлось плыть несколько сот миль в спасательных шлюпках, прежде чем они были взяты на борт другим судном. Такие случаи в 1918 г. не были редким явлением для моряков торгового флота США, но в 1941 г. США не находились в состоянии войны, а согласно закону о нейтралитете на борту судна «Робин Мур» не было никакой контрабанды и оно не направлялось в зону военных действий.

Еще более мрачными событиями ознаменовалась кратковременная боевая деятельность нового германского линкора «Бисмарк». 24 мая в Датском проливе одним залпом орудий он потопил английский линейный крейсер «Худ». Корабли и авиация ВМС Англии преследовали линкор «Бисмарк» и потопили его 27 мая¹.

В то время ни в составе Атлантического флота, ни в составе всего военно-морского флота США вообще не было корабля, который мог бы конкурировать с линкором «Бисмарк» или с линкором «Тирпиц» (о действиях и местонахождении

¹ Катера береговой охраны «Модок», «Нордланд» и «Дженерал Грин», которые в это время спасали людей с одного разгромленного подводными лодками трансатлантического конвоя, явились свидетелями большей части боя линкора «Бисмарк» с английскими кораблями. Их наблюдения и замечания помещены в книге «Береговая охрана США во время войны. Гренландский патруль, стр. 20—32.

Разрез по миделю



Линейный корабль «Бисмарк» (Германия, 1941).

Водоизмещение стандартное 43 000 тонн, скорость 30,8 узла, дальность 8500 миль на 19 узлах. Бронирование — пояс до 320 мм, палуба 150 мм, башни и барбеты 350 мм. Вооружение — восемь 380-мм орудий, двенадцать 152-мм орудий, шестнадцать 105-мм универсальных орудий, две катапульты, шесть гидросамолетов.

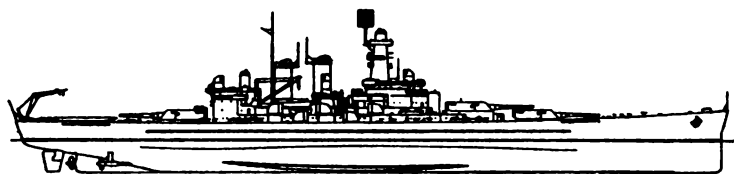
последнего еще не было никаких сведений). Находившийся в строю американский линкор «Вест Вирджиния» был построен 20 лет тому назад. А новые линкоры «Норт Кэролайн» и «Вашингтон» (первые из линкоров водоизмещением по 35 000 тонн, вооруженные девятью 16" орудиями) еще не прошли испытаний.

3. Кризис в середине лета 1941 г.

а) Неограниченное чрезвычайное положение нации

Последние события, описанные выше, послужили поводом для выступления президента Рузвельта по радио о объявлении неограниченного чрезвычайного положения нации 27 мая 1941 г. — в день потопления линкора «Бисмарк».

«Война, — заявил он, — приближается к берегам Западного полушария. Она подходит очень близко к нашей родине... Битва в Атлантике теперь идет на всем протяжении от арктических вод северного полюса до мерзлоты континента Антарктики». Огромное количество торговых судов уже потоплено германскими рейдерами и подводными лодками, «которые уже фактически оперируют в территориальных водах Западного полушария». Все говорило о возможности нападения Германии на американские страны. Учитывая внезапность нанесения удара, характерную для современной войны «было бы самоубийством ожидать, когда противник окажется на нашей границе... Старомодный здравый смысл призыва-



Линейный корабль «Норт Кэролайн» (США, 1942).

Водоизмещение полное 46 770 тонн, скорость 28,5 узлов, дальность 17 450 миль на 12 узлах. Бронирование — пояс до 305 мм, палуба 164—117 мм, башни 406, барбетты 280 мм.

Вооружение — девять 406-мм орудий, двадцать 127-мм универсальных орудий, до сорока 40-мм стволов и до пятидесяти четырех 20-мм стволов.

ет нас придерживаться такой стратегии, которая не допустит, чтобы враг захватил какой-либо плацдарм на нашей территории. Мы уже надлежащим образом расширили районы патрулирования в северной и южной частях Атлантического океана. Постепенно мы все время увеличиваем количество кораблей и самолетов Атлантического флота». Президент сделал намек на то, что даже Дакар, Азорские острова и острова Зеленого мыса входят в орбиту патрулирования ВМС США, благодаря чему будет предотвращена любая попытка держав Оси захватить плацдарм в таких пунктах, откуда они могли угрожать безопасности Северной и Южной Америки. В заключение своего обращения по радио, самого важного из всех его выступлений в первой половине 1941 г., президент объявил неограниченное чрезвычайное положение нации¹.

¹ Рузвельт «Внешняя политика» 1933—1941 (1942), стр. 395-403.

Через три дня после обращения президента, как бы для того, чтобы доказать справедливость его выступления, германские подводные лодки обнаружили конвой «НХ-126», который держал курс прямо на зюйд от мыса Фарвель (Гренландия) и потопили девять судов с грузом для Англии, предназначенным ей по ленд-лизу.

Программа строительства эскортных кораблей

Первый из нескольких трансатлантических конвоев, шедших под эскортом английских и канадских кораблей охранения по измененному маршруту через Исландию, вышел в море из Галифакса 27 мая. В течение трех недель германские подводные лодки не могли обнаружить конвоев, направлявшихся по этому новому пути. Затем, в результате целого ряда атак, продолжавшихся с 24 по 29 июня, они потопили шесть судов из состава конвоя «НХ-133».

Адмирал Кинг уже знал, что находившиеся в строю английские и канадские эскортные корабли совершенно не отвечали требованиям, предъявлявшимся к кораблям охранения трансатлантических конвоев¹. Поэтому в порядке чрезвычайного мероприятия военно-морской флот США приступил к строительству эскортных кораблей для Англии.

Председатель английской комиссии снабжения в США контр-адмирал Дж.В.С. Дорлинг

¹ Командующему дивизии линейных кораблей адмиралу Кингу 15 мая 1941 г.



Морской министр США Нокс и адмирал Кинг на борту американского крейсера «Огаста». Сентябрь 1941 г.



Вид на Бермуду с воздуха. Американская военно-морская база расположена на белом полуострове в центре лагуны. Сентябрь 1942 г.



База подводных лодок и аэродром на острове Сент-Томас (Виргинские острова).
Июнь 1942 г.



База морской авиации США на острове Сент-Люсия. Май 1942 г



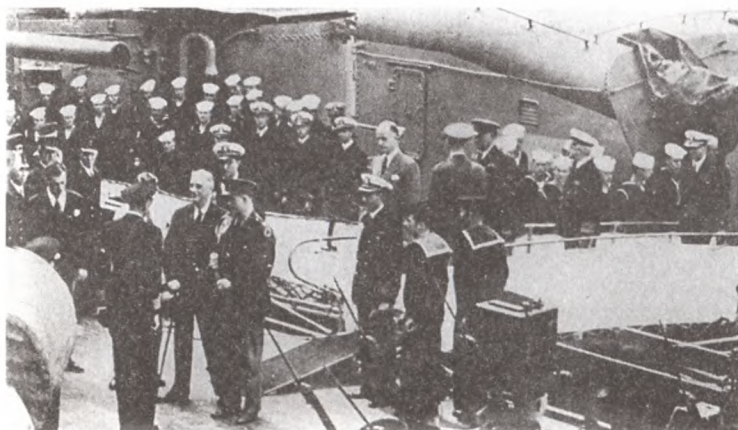
Катер береговой охраны США «Амрок» у южного побережья Гренландии



Корабль пограничной охраны США «Нортланд» выполняет задание по уничтожению немецкой метеорологической станции в Гренландии



Ледокол береговой охраны «Нордвинд». В 1944—1945 гг. входил в состав советского флота под названием «Северный ветер»



Президент Рузвельт переходит на борт английского линкора «Принс оф Уэлс»



На борту линкора во время богослужения «Принс оф Уэлс».
Стоят (слева направо) Гарри Гошкинс, Аверел Гарриман, адмирал Кинг,
генерал Маршал, контр-адмирал Макинтайр, генерал Дилл, кэптен Бердолл,
адмирал Старк, адмирал Паунд. Атлантическая конференция, август 1941 г.



Сент-Джонс (о. Ньюфаундленд)



Военно-морская и авиационная базы США в Арджентиа. Сентябрь 1941 г.



«Лагерь Снефу» 74-й американской патрульной эскадрилии морской авиации около Рейкьявика. 1941 г.



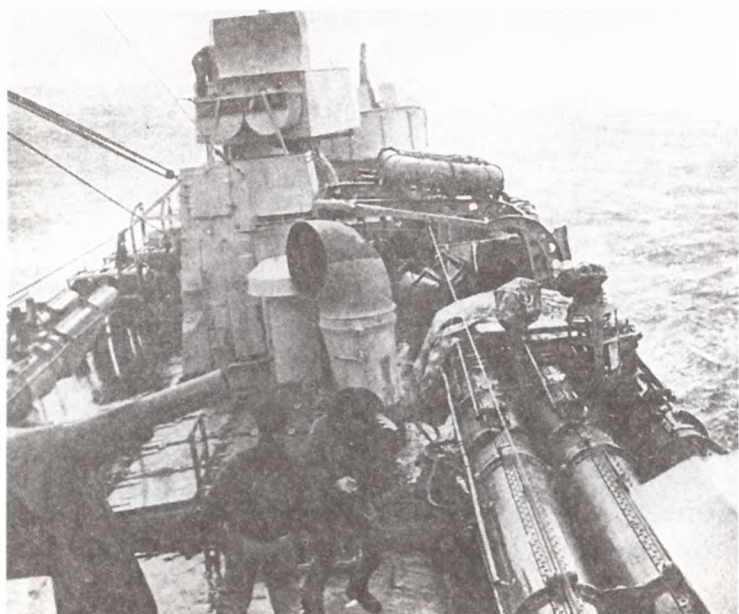
Якорная стоянка в Хваль-фьорде. На ней находятся авианосец «Уосп», два линкора типа «Нью-Мексико», крейсер «Уичита» и три эсминца. 1 октября 1941.



Вид конвоя с морского патрульного самолета приблизительно через час после торпедирования эсминца «Кирни»



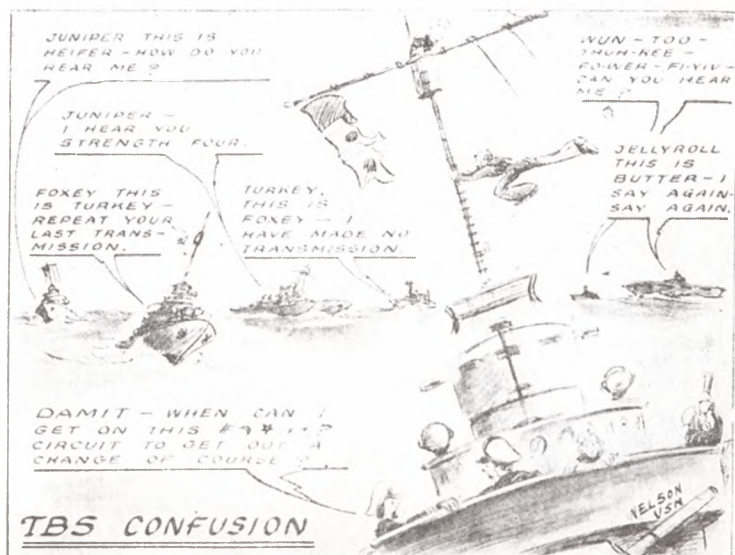
Эсминец «Грир»



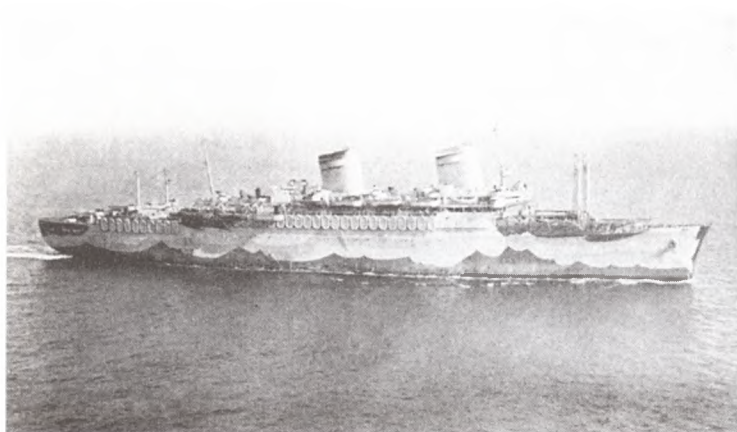
Вид палубы эсминца «Грир»



Сообщения передаются и принимаются на командирском мостике эсминца «Грир»



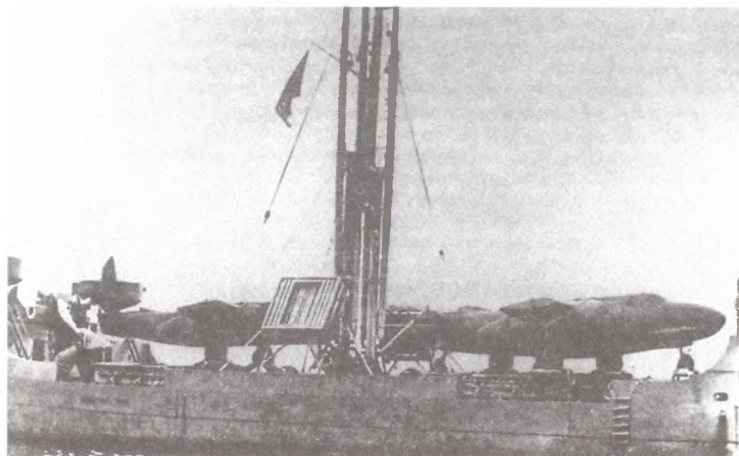
Карикатура Нельсона на передачу сообщений по радиотелеграфу системы «ТБС»



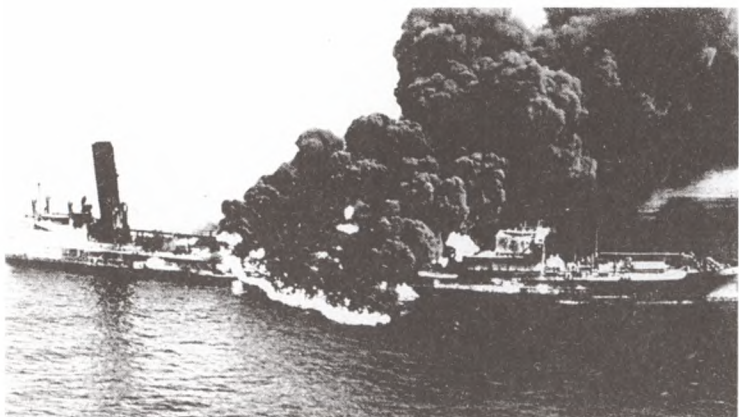
Американский войсковой транспорт «Уэст-Пойнт»



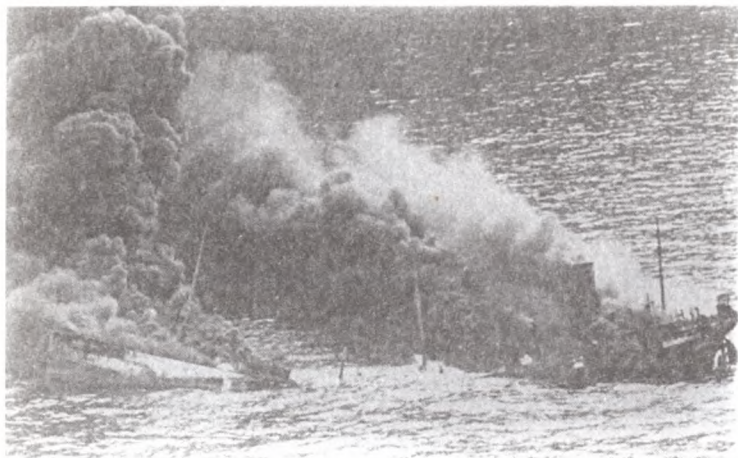
Адмирал Гиффон на мостке линкора у берегов Исландии



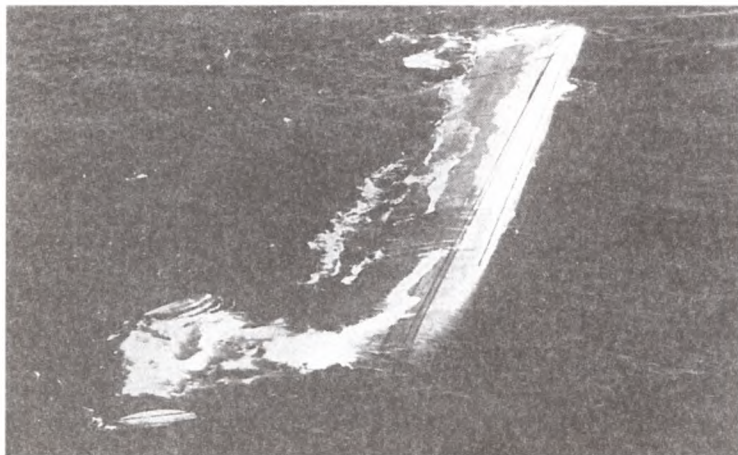
Бомбардировщики «А-20» на борту американского танкера
следующего в Мурманск



Танкер «Байрон Д. Бенсон», торпедированный у мыса Гаттерас 5 апреля 1942 г.



Танкер «Дикси Арроу», расколотый пополам в результате попадания торпеды в районе мыса Гаттерас. 26 марта 1943 г.



Угольщик «Санторе», потопленный в районе мыса Чесапик. 17 июня 1942 г.



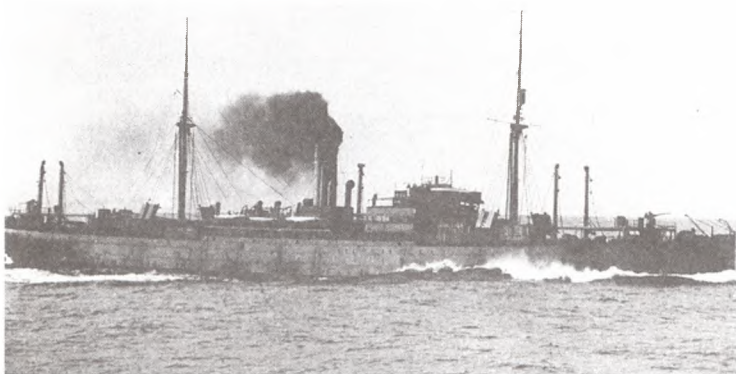
Король Георг VI на американском линкоре «Вашингтон». 7 июня 1942 г.



На баке британского эсминца в Баренцевом море



Эскадренные миноносцы Северного флота выходят для встречи конвоя



Советский транспорт «Киев» из состава конвоя «PQ-10»



Британский истребитель «Харрикейн» готовится сопровождать советский бомбардировщик



Судно «Трубадур» направляется к Новой Земле.
На якоре стоит судно «Айронклед»



Танк марки М-3, 37-мм орудие которого было использовано судном «Трубадур» в качестве зенитного. На заднем плане английское судно



Попадание авиационной торпеды в торговое судно

заявил морскому министру США Ноксу, что усиление действий германских подводных лодок в Атлантике увеличило потребность в эскортных кораблях, причем наилучшим типом таких кораблей был бы корабль водоизмещением примерно в 1500 тонн¹.

Так как английские и канадские верфи вместе взятые могли строить в месяц только восемь таких кораблей, Дорлинг предложил правительству США построить для Англии в счет фондов, выделенных по ленд-лизу, 100 эсминцев (по 10 кораблей ежемесячно) водоизмещением 1500 т (модель таких эсминцев имелась в распоряжении управления кораблестроения ВМС США), 80 тральщиков и 14 спасательных буксирных судов.

После обсуждения этого вопроса правительством морской министр Нокс утвердил 18 июля 1941 г. программу строительства указанных кораблей и реализация ее была начата немедленно. Одновременно с этим или вскоре после этого, между офицерами английского ВМС и ВМС США были начаты переговоры о строительстве десантных судов и высадочных средств, которые впоследствии сыграли жизненно важную роль во время проведения амфибийных операций². Принимая во внимание, что в 1941 г. в распоряжении военного министерства США не имелось средств для перевозки танков через океан, за исключением трюмов

¹ Это письмо и другая переписка по данному вопросу находятся в делах совета вооружений Объединенного командования союзников.

² Меморандум лейтенант-командера Макивера адмиралу Ривзу от 27 ноября 1941 г.

грузовых судов, и что военно-морской флот располагал весьма ограниченным количеством средств для выгрузки танков непосредственно на побережье высадки десанта, становится ясным, что это предложение англичан явилось весьма ценным стимулом в вопросе расширения нашей судостроительной программы.

Азорские острова или Исландия

Из самых достоверных разведывательных источников мы получали сведения о намерениях противника. Германия готовилась оккупировать Испанию и Португалию, что должно было явиться ее следующим агрессивным актом после вторжения на Балканы. Ряд предвестников и симптомов подтверждали эти сообщения. Германское радио начало кампанию пропаганды против Португалии. Соединенные Штаты обвинялись в намерении аннексировать Азорские острова, на стенах Мадрида всюду был нацарапан лозунг «море за море».

Сильно обеспокоенный этой кампанией, д-р Салазар отправил значительную часть португальской армии на Азорские острова, готовясь перевести туда и правительство в случае невозможности обеспечить оборону материка и обратился к своему прежнему союзнику — Англии — с просьбой оказать помощь португальским западным островам (о. Корво находится на расстоянии немногим более 1000 миль от мыса Рейс). Оказавшись перед угрозой потерять Гибралтар и возможность использования Лиссабона в каче-

стве порта для захода своих судов, английское правительство подготовило экспедиционные войска для занятия Больших Канарских островов, островов Зеленого Мыса и одного из Азорских островов, обратившись в свою очередь к правительству США за помощью, чтобы предотвратить возможность захвата Азорских островов Германией. 24 мая 1941 г. президент Рузвельт дал указание объединенному совету начальников штабов подготовить части морской пехоты, которые должны были участвовать в оккупации Азорских островов под прикрытием кораблей Атлантического флота. Руководство частями морской пехоты, выделенными для этой цели, осуществлял бригадный генерал Холланд Смит (корпус морской пехоты), который позднее прославился на Тихом океане. Однако в начале июня в результате обмена мнениями между Уинстоном Черчиллем и президентом Рузвельтом оккупация Азорских островов была отменена и вместо нее была намечена оккупация Исландии. Причина такого изменения была вполне обоснованной. Черчилль, основываясь на данных «Интеллидженс Сервис», был убежден, что Гитлер готовился к вторжению в Россию в июне этого года, и что генерал Франко отказался дать согласие на мирную оккупацию Испании германскими войсками. Было очевидно, что Германия не будет в состоянии добавить к числу своих противников Испанию и Португалию. Поэтому Исландия, которая уже играла важную роль, являясь базой прикрытия северных трансатлантических коммуникаций конвоев, приобретала

новое стратегическое значение в условиях оказания помощи России через Архангельск. Англия обещала получить от Исландии официальное «приглашение» для США, в связи с чем была проведена необходимая подготовка для переброски частей морской пехоты из Хорта в Хвальфьорд.

Каско и Арджентия

Тем временем международные отношения продолжали обостряться. 22 июня 1941 г. Гитлер вторгся в Россию. Вскоре после этого правительство Виши передало военный контроль над Индокитаем Японии, которая, благодаря этому, без борьбы получила передовую базу для нападения на Таиланд, Сингапур и Голландскую Индию. Создавалось впечатление, что западный и восточный партнеры держав Оси предполагали соединиться в Индии. 25 июля президент Рузвельт ответил на акт Виши замораживанием японских фондов в США, включением филиппинской армии во главе с ее главнокомандующим генералом Дугласом Макартуром в состав армии США и предупреждением Петэна о том, что США могут счесть необходимым в целях самообороны оккупировать французские владения в Карибском море.

По мнению многих, это был именно тот момент, когда США должны были захватить французскую Вест-Индию. Однако президент, по совету государственного секретаря США, решил воздержаться от такого шага. Его решение было

оправдано последующими событиями, хотя в то время в морском министерстве оно вызвало сожаление, а среди некоторой части общественности это решение, оцененное как «умиротворение» держав Оси, подвергалось жестокой критике¹.

Патрулирование зоны Карибского моря, само по себе, не представляло никакого напряжения для ВМС США, но на патрульное соединение, кроме того, была возложена обязанность не допускать корабли держав Оси в северную часть Атлантического океана и задерживать их к западу от линии, проходящей между Исландией и Азорскими островами. Вследствие этого требовалось организовать по меньшей мере две новые базы — тыловую и передовую — в северной части Атлантического океана. Для первой из них не подходила ни одна из имевшихся в этом районе баз, за исключением залива Наррагансет, но он находился слишком далеко от маршрутов конвоев. В итоге в качестве базы для эсминцев был избран залив Каско в штате Мэн и летом 1941 г. были начаты работы по строительству и оборудованию этой базы. «Сайл», как была названа база в заливе Каско, имела хорошо защищенную якорную стоянку достаточных размеров и с большими глубинами и удовлетворяла требованиям при проведении боевой подготовки кораблей. Близость этой базы к городу Портленду и наличие железной дороги делали ее удобной для подвоза снабжения и для обеспечения отдыха обслуживающего персонала.

¹ Также см. том III этого труда.

В качестве передовой базы для кораблей охранения еще в 1940 г. была выбрана Арджентия (на острове Ньюфаундленд).

Находясь на полпути от залива Пласентиа — этого глубокого фиорда, который превращает полуостров Авалон почти в остров, Арджентия была расположена около Плэзанс — французской крепости и французской колонии XVII века. Логика морской мощи явилась оправданием для включения Плэзанс в состав Британской империи, тем более, что еще во времена правления короля Карла II Тайный Совет решил, что «этот пункт всегда будет принадлежать тому, кто владеет господством на море»¹.

По определению Алкока Брауна, совершившего трансатлантический перелет еще в 1919 г., Ньюфаундленд в стратегическом отношении можно сравнить с гигантским авианосцем, постоянно стоящим на якоре, а полуостров Авалон напоминает руку, протянутую в направлении маршрутов конвоев, чтобы оказать помощь конвоям. В 1940 г. Арджентия представляла собой деревню, вымерший поселок, где когда-то были серебрянные рудники. Строительство морской базы частновладельческими фирмами началось в последних числах декабря, а 13 февраля 1941 г. рота морской пехоты подняла там государственный флаг США². 20 мая на одном из самолетов

¹ Цитата взята из статьи «Оборона Ньюфаундленда Англией» Геральда Граама, помещенной в «Канадиен Историкан Ревью». Сентябрь 1942 г., стр.267

² Административная история Атлантического флота, II, стр. 3—4.

«Каталина», из состава патрульной эскадрильи «52», которая временно базировалась на Арджентия, туда прибыл адмирал Бристол.

Когда германский линкор «Бисмарк» вышел в море в неизвестном направлении, адмирал Бристол выслал свои самолеты патрулировать сектор к юго-западу от мыса Фарвель в надежде обнаружить там корабль. Летные условия были «плохими», в результате чего самолеты оторвались друг от друга, а «Бисмарк» так и не появился в районе патрулирования.

База морской авиации и морская оперативная база США в Арджентия вступила в строй 15 июля 1941 г.¹, а 19 сентября 1941 г. адмирал Бристол перевел туда штаб сил поддержки. Хотя строительство и оборудование базы было еще далеко не закончено, к августу 1941 г. она оборонялась береговой и зенитной артиллерией и была защищена противолодочными сетями заграждения и бонами.

Атлантическая конференция

Арджентия была избрана местом встречи президента Рузвельта и Уинстона Черчилля, назначенной на 10–15 августа 1941 г. и проведенной при соблюдении строжайшей тайны. 3 августа президент Рузвельт отбыл из Нью-Лондона на своей президентской яхте «Потомак», якобы с целью небольшой прогулки вдоль побережья Новой Англии. Переход от Марта-Вайнъярд к

¹ Там же (см. 16), стр. 33, 40, 42, 55.

Ньюфаундленду президент проделал на борту крейсера «Огаста», шедшего в сопровождении крейсера «Тускалуза» и эскадренных миноносцев¹. В порту Арджентия уже находился английский линкор «Принс оф Уэлс» прибывший в сильном охранении. На борту линкора, кроме Черчилля, находился Гарри Гопкинс, полный свежих впечатлений от своей недавней встречи со Сталиным и твердо уверенный в мощи и решимости русских².

Вместе с премьер-министром Англии прибыли: заместитель министра иностранных дел, а также адмиралы, генералы и маршалы авиации, занимающие высокие посты; вместе с президентом Рузвельтом находились государственный се-

¹ Тем временем яхта «Потомак» продолжала путь через канал Кап-Год с такой хорошо разыгранной непосредственностью, которая обманула всех. Кочегар и два матроса, одетые в белые летние костюмы, которые издали удивительно напоминали Рузвельта, Стефана Эрли и генерала Уотсона, сидели, развалиясь на креслах на палубе и сердечно приветствовали публику, осаждавшую набережные и мосты. Даже начальник тайной полиции не знал, где находился президент в течение этих нескольких дней.

² Президент Рузвельт перешел с крейсера «Огаста» на линкор «Принс оф Уэлс», с помощью американского эсминца «Мак-Дугал», который стал между кораблями так, что его нос находился на уровне главной палубы крейсера «Огаста» и кормы английского линкора; когда эсминец подошел к линкору «Принс оф Уэлс», английская команда была выстроена вдоль палубы. На корме его находился только один Черчилль, встречавший президента. Старший боцман эсминца «Мак-Дугал» крикнул премьер-министру: «Эй, может быть вы возьмете трос?» Черчилль ответил: «Конечно!» — и не только поймал бросательный конец, но и стал выбирать его, пока английские матросы не подоспели к нему на помощь.

кретарь США Корделл Хэлл, заместитель государственного секретаря Самнер Уэллс, начальник штаба генерал Джордж Маршалл, начальник морских операций адмирал Гарольд Старк и командующий Атлантическим флотом США адмирал Эрнест Кинг.

В течение следующих нескольких дней эксперты обсуждали планы и технические вопросы. Адмирал Кинг и адмирал сэра Перси Нобл разработали планы эскортирования конвоев, следовавших из Галифакса через Атлантику, американскими военными кораблями до половины пути, что стало возможным в результате оккупации Исландии.

Руководители обоих военно-морских флотов подтвердили соглашения по ряду вопросов, достигнутые на более ранних конференциях начальников штабов.

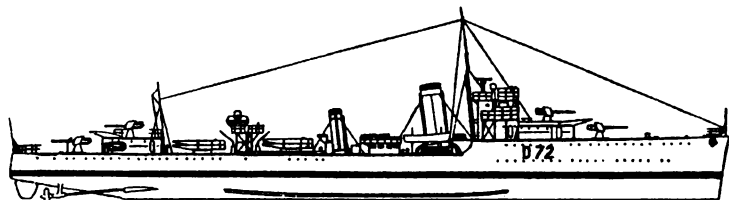
Если Черчилль рассчитывал втянуть США в войну, то он потерпел неудачу. Но Рузвельту удалось склонить премьер-министра к проведению такой политики, которая должна была отражать мнение общественности США, удовлетворить всех сомневавшихся в искренности Англии и успокоить тех, кто спрашивал «ради чего мы должны идти воевать?» При составлении Атлантической хартии он также добился того, чего хотел. Этот документ свидетельствует о глубоком знании военно-морской стратегии и морских вопросов обоими государственными деятелями и понимании всего значения морской мощи. Вместо туманного термина «Свобода морей», употреблявшегося в «14 пунктах» Вудро Вильсона, Рузвельт и Черчилль заявили, что будущий мир «даст возможность всем

людям беспрепятственно пересекать моря и океанские пространства» и что агрессивные нации должны быть разоружены «до установления более широкой и постоянной системы всеобщей безопасности».

Косвенным образом конференция в Арджентия имела некоторое значение для безопасности движения конвоев. Для того, чтобы гарантировать безопасность своих знаменитых пассажиров, три заинтересованных военно-морских флота приложили все усилия и использовали все возможности, чтобы очистить морскую пограничную зону восточного побережья США (так мы называем нашу часть Атлантического океана)¹ и зону западных подходов (как англичане называют свою пограничную зону) от самолетов противника, чтобы избежать встречи с ними в открытом океане. В это время над территориальными водами США не было замечено ни одного самолета противника, а движение конвоев в июле и августе было организовано так искусно, что даже развернутые веером стаи германских подводных лодок были не в состоянии обнаружить их в эти месяцы².

¹ 6 февраля 1942 г. название «прибрежные зоны» было изменено на «морские пограничные зоны». Одновременно с этим «Прибрежная зона северной части Атлантического океана» была переименована в «Морскую пограничную зону восточного побережья США». «Справочник по морской пограничной зоне восточного побережья США», март 1943 г. В целях большей ясности я употреблял термин «морская пограничная зона» всюду в тексте, даже когда касался того периода, когда она имела другое название.

² Так заявляет Дениц в своем отчете. Разд. 69.



Эскадренный миноносец «Ветерэн» (Англия, 1917).

Водоизмещение 1100 тонн, скорость 34 узла. Вооружение — четыре 102-мм орудия, одна 40-мм зенитная пушка, два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата (на 1942 год — два 120-мм орудия, одна 76-мм и две 40-мм зенитные пушки, оставлен один торпедный аппарат)

Между 22 июля и 10 августа из Галифакса и Сидни в Англию вышли девять конвоев, насчитывавших в общей сложности 533 судна общим тоннажем около 4 миллионов тонн. Из этого количества 25 судов вернулись обратно в результате столкновений, главным образом, с айсбергами или из-за неисправностей двигателей, но ни одно из судов не было потоплено или повреждено в результате действий противника или какой-либо катастрофы. Черчилль по возвращении в Англию осматривал прибывший туда конвой «HX-143», состоявший из 73 судов. Все конвои, шедшие из Англии в Западное полушарие, также не несли потерь. Однако этому периоду англо-канадских конвоев не суждено было успешно закончиться. 8 — 11 сентября конвой «SC-42», шедший с необычайно малой скоростью в 5 узлов и эскортировавшийся только одним эсминцем и тремя корветами, подвергся преследованию и был неоднократно атакован

«волчьей стаей», состоявшей из 12 германских подводных лодок, потопивших около 16 судов из состава конвоя; в результате действий английского эскортного миноносца «Лэймингтон», эсминца «Ветерэн» и канадских корветов «Муз Джоу» и «Шембли» были потоплены две германские подлодки U501 и U207. В течение этих боевых действий германские подводные лодки дерзко всплывали на поверхность около конвоя, но, к сожалению, всего лишь незначительное количество судов конвоя имело средства борьбы с подводными лодками.

В сентябре конвои «SC-41» и «SC-44» также понесли потери: пять торговых судов и один эскортный корабль (канадский корвет «Левис»¹). По поводу этих успехов подводных лодок адмирал Дениц заявил, что «главная трудность заключалась в том, чтобы обнаружить конвой, а как только устанавливался контакт с конвоем, атака каждый раз бывала успешной²».

Тем не менее этот период трансатлантических конвоев можно назвать славным периодом в

¹ 27 августа 1941 г. английский самолет «Хадсон» сбросил бомбы на германскую подводную лодку U570, находившуюся в надводном положении в 80 милях к югу от Исландии. Ее командир поднял белый флаг — единственный случай во время войны (не считая периода перед капитуляцией), когда германская подводная лодка сдалась союзникам. Английские траулеры взяли подводную лодку на буксир и отвели ее в Исландию. Впоследствии эта лодка была переименована в «Граф», зачислена в состав британского флота и весьма успешно использовалась в качестве «подопытной морской свишки» для выяснения принципов устройства и действия германских подводных лодок.

² Дениц. Раздел 69.

истории конвоев. Тысячи торговых судов были проведены через океан в охранении очень небольшого количества эскортных кораблей. При этом потери конвоев составляли менее 2% их состава, несмотря на агрессивные, упорные атаки германских подводных лодок новой и более совершенной конструкции, применявших в своих действиях тактику «волчьей стаи». В течение двух лет и летом, и зимой эсминцы и корветы упорно работали, пробивая путь туда и обратно через северную часть Атлантического океана и охраняя драгоценные грузы, которые дали возможность Англии выдержать борьбу. Тем временем английские ученые и морские офицеры, работали совместно над новой техникой и новой тактикой ведения противолодочной войны, которые оказались в одинаковой мере ценными и для нового будущего союзника Англии. Таким образом, когда военно-морской флот США начал военные действия, у американских моряков не было такого чувства, что они поддерживают потерявшего силы борца или проигранное дело. Они сознавали, что объединили свои силы в Атлантике с силами двух флотов, которые, в дополнение к своим обязанностям в других частях света, показали умение проводить через океан грузовые суда, несмотря на атаки жестокого и сильного противника.

Военно-морской флот США сначала принял лишь небольшую долю участия в операциях английских и канадских военно-морских сил, но по мере развития событий полностью включился в операции союзников. Возможно, что если через

50 лет мы возвратимся к рассмотрению событий настоящего времени, то приобретение Соединенными Штатами морских баз еще до объявления войны покажется нам самым замечательным мероприятием правительства Рузвельта. США в течение долгого времени испытывали недостаток в базах и это приобретение значительно усилило эффективность действий наших кораблей. Посмотрите на карту мира. Проведите кривую аванпостов и морских баз, начинающуюся в Исландии, проходящую через Гренландию, Ньюфаундленд, Бермудские острова, Пуэрто-Рико и до Тринидада. Здесь кривая обрывалась и висела в воздухе, но Бразилия продлила ее до мыса Сан-Рок и Рио-де-Жанейро. Это была система обороны с большими потенциальными возможностями, но во второй половине 1941 г. она лишь преувеличивала видимую готовность США к обороне и порождала чувства ложной безопасности.

«Этот пункт будет всегда принадлежать тому, кто владеет господством на море», — можно было сказать о каждой из этих баз. А термин «на море» в настоящее время включает и воздушные высоты, и морские глубины. Базы без кораблей представляют собой иллюзорную оборону. Германские подводные лодки очень легко, даже чересчур легко проникли в 1943 г. через эти внешние оборонительные заграждения и потопили значительное количество американских торговых судов.

Глава V

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ США НАЧИНАЕТ ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ

(сентябрь — декабрь 1941 г.)

1. От патрулирования коммуникаций к эскортированию конвоев

Оккупация Исландии.

Оперативные планы на июль

16 июня 1941 г. адмирал Старк писал адмиралу Кингу следующее: «Президент дал указания о смене английского гарнизона в Исландии американскими войсками». В связи с этим он приказал Кингу привести в состояние готовности части морской пехоты и корабли, которые должны были отправляться в Исландию¹.

Официально указывалось, что эта смена гарнизонов производилась по просьбе исландского и английского

¹ Административная история Атлантического флота, IV «Командир Оперативной Морской базы в Исландии».

правительств. Английское правительство хотело использовать свои оккупационные войска в другом месте, а правительство Исландии нуждавшееся в защите, слишком боялось Германии, чтобы сделать США формальный запрос об этом. И только 7 июля 1941 г. после сильного давления со стороны Уинстона Черчилля, премьер-министр Исландии Герман Ионассон обратился за помощью к правительству США, как раз тогда, когда первая партия наших оккупационных сил уже находилась в море на пути к Рейкьявику.

О предложении исландского правительства оккупировать остров американскими войсками, о согласии США принять это предложение и о его выполнении было объявлено одновременно. 15 июля адмирал Кинг установил новые границы Западного полушария, включив туда Исландию, а в своем оперативном приказе № 5, изданном в тот же день, объявил флоту официальную причину наших действий. «Оккупация Исландии державой, не имеющей суверенных прав на территории Западного полушария, будет представлять серьезную угрозу Гренландии и северной части Северной Америки, а также всему судоходству в северной части Атлантики и потоку вооружения, направляемому в Англию».

19-е оперативное соединение в составе 23 кораблей было сформировано в Арджентия и 1 июля 1941 г. вышло в море с опозданием на два дня по плану. Причиной задержки явилось ожидание получения «приглашения» Исландии. Шесть транспортов и грузовых судов, предназначавшиеся для перевозки первой (усиленной) бригады

морской пехоты США под командованием бригадного генерала Джона Марстона, явились главными силами соединения, которым командовал контр-адмирал Давид Мак Дугал Ле Бретон, находившийся на линкоре «Нью-Йорк». Премьер-министр Исландии Ионассон, настаивавший на присылке в Исландию «отборных» войск, действительно получил такие войска. Характерно, что никто не был удивлен этими событиями так, как сама бригада морской пехоты. В начале июня 2-я дивизия знаменитого корпуса, базировавшегося в Сан-Диего (Калифорния) получил приказ выслать свои «наиболее подготовленный и лучше всех обмундированный усиленный полк» для включения его в состав 1-й дивизии в целях проведения «маневров по амфибийным операциям в Карибском море». Эти маневры, как все предполагали, должны были явиться подготовкой к оккупации о. Мартиника, а по мнению 1-й дивизии — должны были означать оккупацию о. Фаял и о. Сан-Мигель. Для выполнения этой почетной миссии был назначен 6-й полк под командованием полковника Лео Херила, который и явился ядром первой усиленной бригады, насчитывавшей 194 офицера и 3714 рядовых¹, 6-й полк морской пехоты и другие части прибыли на транспортах и по железной дороге в Чарльстон (Южная Каролина), где к величайшему удивлению личного

¹ Джош Циммерман (История морской пехоты). «Первая бригада морской пехоты в Исландии 1941 — 1942 (1946). Кэптен Ричард Хублер «Некоторые любят холод». Газета корпуса морской пехоты XXVIII № 2 (февр. 1944), стр.47

состава полка, им было выдано шерстяное нижнее белье, а 22 июня они вышли в море в направлении Арджентии.

Ниже приводится состав этого первого американского оперативного соединения, сформированного во время Второй Мировой войны для несения службы за границей.

Оперативное соединение 19

Командующий — контр-адмирал Давид Мак-Дугал ле Бретон, флагманский корабль «Нью-Йорк»

ВВ 34 «Нью-Йорк» — кэптен Дж. Дж. Уэр

ВВ 33 «Арканзас» — кэптен С. Ф. Бриант

СЛ 40 «Бруклин» — кэптен Е. С. Стоун

СЛ 43 «Нэшвилл» — кэптен Ф. С. Кравен

Внутреннее охранение — кэптен Кауфман

7-я эскадра эсминцев — кэптен Кауфман

DD 431 «Планкетт» — лейтенант-командер Граам

13-й дивизион эсминцев — команддер Райан

DD 484 «Найблэк» — лейтенант-командер Держин

DD 421 «Бенсон» — лейтенант-командер Плезантс

DD 483 «Гливер» — лейтенант-командер Пирс

DD 422 «Майо» — лейтенант-командер Эмори

14-й дивизион эсминцев — команддер Куртлэнд.

DD 428 «Чарльз Ф. Хьюджес» — лейтенант-командер Мешокал

DD 426 «Лэнсдэйл» — лейтенант-командер Джон Коншар

DD 427 «Хилари П. Джоунс» — лейтенант-командер Кларк

Внешнее охранение¹ — командер Хеффернан

60-й дивизион эсминцев — командер Хеффернан

DD 154 «Эллис» лейтенант-командер Лэмпман

DD 153 «Бернаду» — лейтенант-командер Райт

DD 144 «Апшур» — лейтенант-командер Ромозер

DD 188 «Голдсборо» — лейтенант-командер Кларенс

Бруссар

DD 420 «Бак» — лейтенант-командер Робисон

Соединение транспортов — кэптен Брэстед

AP 15 «Уильям П.Байдл» (бывш. «Сан-Франциско») — кэптен Эдгар

AP 14 «Фуллер» (бывш. «Ньюпорт-Ньюс») — кэптен Тейсс

AP 12 «Хейвуд» (бывш. «Балтимор») — кэптен Карстарфэн

AP 524 «Оризаба»² — кэптен Гулорансон

AK 18 «Арктурус» (бывш. «Мормохаук») — командер Генри Хартли

AK 30 «Хамул» (бывш. «Доктор Лайкес») — командер Тиллсон

AO 26 «Саламони» (бывш. «Эссо Коламбия») командер Вальдшмидт

AT 66 «Чероки» — лейтенант-командор Уивер

Во время непродолжительного перехода от Арджентии до Исландии эсминец «Хьюджес» подобрал на борт 14 человек, включая четырех

¹ Эсминцы внешнего охранения шли на расстоянии 10 000 ярдов (9140 м) впереди по курсу движения всех остальных кораблей соединения.

² Этот транспорт присоединился к 1-й бригаде в Чарлстоне; остальные три войсковых транспорта перевозили 6-й полк морской пехоты с западного побережья.

медицинских сестер красного креста США, спасшихся с торпедированного норвежского грузового судна.

5 июля, приближаясь к месту своего назначения, корабли шли курсом зигзага. На следующий день на горизонте показался покрытый снегом купол Снефэльс-Екуль. Вечером 7 июля 1941 г. корабли стали на якорь на внешнем рейде Рейкьявика, а 8 июля части морской пехоты, встреченные шотландским гарнизоном, который они должны были сменить, начали высадку; 18 числа высадка была закончена и оперативное соединение подготовилось к выходу в море. Начиная с 12 июля 1941 г. и до конца войны, оборона Исландии являлась первостепенной обязанностью армии и военно-морского флота США.

В октябре 1941 г. в Исландию начали прибывать части регулярной армии США под командованием генерал-майора Бонестила. В феврале-марте 1942 г., когда части морской пехоты срочно потребовались на Тихом океане, первая бригада была возвращена в США, где большая часть ее была включена в состав 2-й дивизии морской пехоты.

Весной 1941 г. морские самолеты США начали совершать разведывательные полеты над Исландией, но только 6 августа, в Рейкьявик из Арджентия прибыли эскадрильи патрульных самолетов — 73-я «Каталина» (лейтенант-командер Джемс Линер) и — 74-я «Маринеров» (лейтенант-командер Восселер)¹.

¹ Эти эскадрильи входили в состав крыла 7 патрульной авиации, под командованием кэптана Маллиникса.

Около Рейкьявика на открытом поле (покрытом галькой), была построена авиабаза, прозванная в шутку «Кэмп Снафу».

Тем временем морская пехота разбила лагерь в Алафосе, расположенном в 15 милях от берега. Моряки использовали английскую базу в Хвальфьорде, которую морская пехота прозвала «кузница в долине», находившуюся приблизительно в 25 милях от Рейкьявика. В этой базе, представлявшей собой укрытую якорную стоянку, в то время не было никакого оборудования, однако вскоре было построено хранилище для горючего.

Хотя правительство Исландии обратилось к правительству США, (правда, под нажимом Англии) с просьбой обеспечить оборону Исландии, население встретило оккупационные войска несколько враждебно. Большие националисты по своим взглядам и глубокие провинциалы по натуре, они не сознавали необходимости обороны их страны. Больше того, германские нацисты культивировали среди них симпатии к нацистской Германии, предоставляя для исландской молодежи право бесплатного обучения в германских университетах, где связывали происхождение мифа о нацистах с древней мифологией Скандинавских стран. Германская пропаганда представляла американские войска населению Исландии как угнетателей малых наций, и многим говорили американцам об этом. Американские моряки организовали различные увеселительные мероприятия на своих базах в дни отдыха, и населению не нужно было ехать разыскивать развлечений в «Ринки Динк» (Рейкьявик).

Кроме того, местные жители обнаружили хорошие черты у американских матросов, и каждая сторона решила быть терпеливой и терпимой.

Официально объявленной причиной оккупации Исландии было стремление помешать ее захвату Германией, однако существовали также и другие причины. Остров Исландия в качестве базы эскортных кораблей и авиационной базы представлял собой исключительно важный пункт для организации прикрытия конвоев. В оперативном приказе № 5 от 16 июля 1942 г., о котором упоминалось ранее, адмирал Кинг приказал Атлантическому флоту: «обеспечивать оборону Исландии» и «перехватывать или топить корабли, оказывающие поддержку в морских или воздушных операциях, направленных против Западного полушария или против судов, плавающих под американским или исландским флагом. Чтобы не возникало никаких сомнений, Кинг ясно заявил, что его «интерпретация» этой угрозы означала наличие «потенциально враждебных кораблей... в пределах видимости или звукового контакта с судами или кораблями охранения». Через четыре дня, т.е. 19 июля 1941 г., командующий Атлантическим флотом опубликовал оперативный приказ № 6 об организации оперативного соединения «1», в обязанности которого входило обеспечение обороны Исландии, «охранение конвоев судов, плавающих под флагами США и Исландии, включая суда любой другой национальной принадлежности, которые могут присоединиться к американским или исландским конвоям в районе между

портами и базами США и Исландии». Это оперативное соединение должно было «охранять и другие конвои в северной части Атлантического океана, если этого требовала обстановка»¹.

Приблизительно восемь канадских эсминцев, 19 канадских и три французских корвета были выделены правительством Канады и генералом де Голль для сотрудничества с ВМС США в выполнении этой задачи. При их помощи военно-морские силы США начали операции по охране конвоев, следующих от побережья США до Исландии, тогда как английские корабли охранения продолжали сопровождать трансатлантические конвои на остальной части пути их следования. Официально наши корабли сопровождали американские и исландские суда, но небольшая статья «включая суда любой другой национальной принадлежности, которые могут присоединиться...» давала право другим судам пользоваться нашими услугами, если они этого желали, и конечно очень многие пользовались этим правом.

*Атака американского эсминца «Грин».
Начало фактических военных действий.*

Хотя вышеуказанные действия военно-морского флота США являлись основными и носили характер боевых действий, оперативные приказы

¹ Оперативный приказ № 6 от 19 июля 1941 г. командующего Атлантическим флотом. Адмирал Кинг сам являлся командующим оперативным соединением 1, по фактически командование силами, входившими в состав этого соединения, лежало на адмиралах Ле Бретоне и Бристолле.

адмирала Кинга были так осторожно сформулированы, что командиры американских кораблей и самолетов не знали точно, что они должны были делать в случае встречи с германским рейдером, подводной лодкой или самолетами. Должны ли они были стрелять первыми и впоследствии давать командованию объяснения по этому вопросу, или же давать ответный залп только тогда, когда немцы откроют огонь первыми?

Характерным примером такого ненормального положения (ни война, ни мир) мог служить инцидент с американским эсминцем «Грин», имевший место 4 сентября, когда германская подводная лодка атаковала эсминец.

Эсминец «Грин», шедший самостоятельно со скоростью 17,5 узлов в направлении Исландии под вымпелом командера Джонсона и под командованием лейтенант-командера Фроста, находился в точке $62^{\circ}45'$ северной широты и $27^{\circ}37'$ западной долготы. В 08:40 английский самолет известил корабль о том, что в 10 милях от него впереди по курсу находилась германская подводная лодка в подводном положении. Эсминец «Грин» лег на зигзагообразный курс, увеличил скорость до 20 узлов и объявил боевую тревогу, следуя к месту обнаружения подводной лодки, где уменьшил ход до 10 узлов для того, чтобы акустический прибор мог работать на полную мощность. Вскоре акустический контакт с подводной лодкой был установлен и поддерживался более трех часов, причем подводная лодка все это время оставалась в подводном положении, находясь на носовых курсовых углах эсминца, но атаки не предпринимала. В

10:00 командир английского самолета запросил, намерен ли эсминец «Грин» начать атаку, на что получил отрицательный ответ. Затем корабль сбросил наугад глубинные бомбы и лег на курс в базу для пополнения запаса горючего.

В 12:40 подводная лодка легла на курс сближения с эсминцем и атаковала его торпедой, которая была замечена своевременно. Уклонившись от попадания, эсминец «Грин» контратаковал подводную лодку глубинными бомбами.

В 13:00 подводной лодкой была выпущена вторая торпеда, которая также не попала в цель. Будучи не в состоянии восстановить контакт с подлодкой, эсминец «Грин» в 14 часов 16 минут прекратил поиск и продолжал свой путь в Исландию. Вполне понятно, что та сторона, которая не начинала боя первой, кипела справедливым возмущением. Президент Рузвельт в своем обращении по радио 11 сентября охарактеризовал атаку эсминца «Грин» как «пиратство» и отдал приказ нашим военно-морским силам с этого момента стрелять без предупреждения по всем германским и итальянским военным кораблям, пытающимся помешать американскому судоходству или судоходству любого государства, охраняемому американскими кораблями.

Таким образом закончился период весьма затруднительного для США положения, когда военно-морской флот США, несший ответственность за оборону обширных водных пространств в северной части Атлантики, не имел права сделать ни одного выстрела.

Начиная с 4 сентября 1941 г. (дата инцидента с эсминцем «Грин») военно-морской флот США

вступил в фактическую морскую войну с Германией на Атлантическом океане. Положение все еще продолжало оставаться ненормальным, так как каждый из противников вел войну, оставаясь связанным: наш флот — законом о нейтралитете, германский флот — ограничениями района действия подводных лодок, установленными Гитлером. Американские торговые суда не имели права перевозить товары для Англии или вооружаться в целях самообороны. Это продолжалось до 7 — 13 ноября, когда сенат 50 голосами против 37 и палата представителей 212 голосами против 194 приняли две поправки к закону о нейтралитете, которые развязали нам руки. Первой поправкой было разрешение вооружать торговые суда США, второй — разрешение торговым судам входить в зоны военных действий. Американским судам было, таким образом, дано право защищаться от нападения кораблей держав Оси и перевозить товары в порты и из портов Великобритании. Таким образом, был завершен благородный эксперимент попытки предотвратить войну при помощи законодательства. Свобода морей была снова возвращена американскому торговому флоту американским конгрессом, который прежде отнял ее у флота.

На следующий день, 14 ноября, г-н Сабуро Куруцу, специальный посланник Японии, прибыл в Сан-Франциско и сделал заявление прессе, которое оказалось впоследствии пророческим. «Я надеюсь прорвать линию и установить контакт». Большинство американцев с надеждой предполагало, что целью его визита было сохранение мира.

Два месяца, которые прошли с момента инцидента с эсминцем «Грин» до отмены закона о нейтралитете, явились весьма печальным периодом для американцев, которые были готовы вступить в войну с Германией, пока еще не было слишком поздно. Многие лица все же искренне выступали в защиту предвоенной политики, даже теперь, когда она оказалась недостаточной, и питали иллюзии в том, что Россия и Англия смогут выиграть войну, если будут получать достаточное количество вооружения и военных материалов по ленд-лизу. Сильное и влиятельное меньшинство все еще стремилось любой ценой сохранить мир.

Все растущее число сторонников вмешательства в европейский конфликт считало, что после волнующих выступлений президент бросил их на произвол судьбы. Но Рузвельт хорошо знал, что он делал, предпринимая последнюю попытку путем дипломатических переговоров не допустить Японию в юго-западную часть Тихого океана.

Операции по патрулированию в Атлантическом океане¹

Вторым положительным фактором оккупации Исландии являлась оборона Атлантического побережья и судоходства США от германских рейдеров.

¹ В отношении операций ВМС США в течение данного периода имеется очень мало журналов боевых действий или отчетов. Поэтому фактами, указанными мною в этом разделе, и материалами, использованными для его составления, явились личные беседы с офицерами.

Гренландский патруль проводил блестящие операции по выводу из строя германских метеорологических станций, однако этот патруль не смог помешать линкору «Тирпиц» пройти через Датский пролив. В результате неофициального соглашения с англичанами, заключенного после совещания в Исландии, английский отечественный флот принял на себя ответственность по охране водного района между Фаррерскими островами и Исландией, тогда как соединения военно-морского флота США, базировавшиеся на Исландии, взяли на себя обязательство задерживать и перехватывать корабли противника в Датском проливе¹.

На тот случай, если бы каким-нибудь германским кораблям все же удалось прорваться через указанные районы, адмирал Кинг согласился передать соответствующее количество кораблей Атлантического флота во временное распоряжение английского командования, чтобы они имели возможность принять участие в боевых действиях против германских рейдеров².

¹ Инструктивное письмо адмирала Кинга командующему оперативной группой — в отношении взаимодействия с британскими военно-морскими силами датировано 5 декабря 1941 г., т.е. месяцем позже заключения соглашения. «Существующие соглашения для объединенных действий соединений Атлантического флота США и английского отечественного флота, имеют целью предотвратить беспрепятственный проход крупных рейдеров держав Оси в открытое море (или через Датский пролив, или через пролив к юго-востоку от Исландии) и вступать в бой с этими рейдерами при их обнаружении.

² Заявление адмирала Кинга автору.

При реорганизации Атлантического флота 1 сентября 1941 г. адмирал Кинг выделил оперативную группу, которая должна была состоять из тяжелых крейсеров «Уичита» и «Тускалуза» двух из трех линкоров «Айдахо», «Нью-Мексико» и «Миссисипи», 2-й эскадры эсминцев (капитан Эйнсворт, флагманский корабль «Моррис») и 22-го дивизиона эсминцев (командер Робертс, флагманский корабль «Гуин», для патрулирования Датского пролива¹.

Этот «Белый патруль», как его называли, базировался с сентября 1941 г. до середины 1942 г. на Хваль-фьорд. Группой командовал контр-адмирал Роберт Гиффен, шедший на крейсере «Уичита». Большую часть времени эта группа кораблей патрулировала воды к северу от Исландии, поскольку Датский пролив был минирован.

5 ноября 1941 г. когда линкор «Тирпиц», крейсер «Принц Ойген» и другие германские корабли вышли из прибрежных вод Норвегии, адмирал Гиффен немедленно направил свои корабли на север, чтобы перехватить их. Однако немцы не рискнули пойти на эту встречу, возможно к счастью для наших старых и более слабых линкоров.

Оперативная морская база США в Ирландии была открыта 6 ноября 1941 г. 23 декабря командиром базы был назначен контр-адмирал Кауфман, его плавучим штабом являлось переоборудованная яхта «Вильямсберг», а ремонтной базой

¹ Оперативный приказ №7 (от 1 сентября 1941 г.) командующего Атлантическим флотом.

для обслуживания кораблей являлась плавучая ремонтная мастерская «Вулкан»¹.

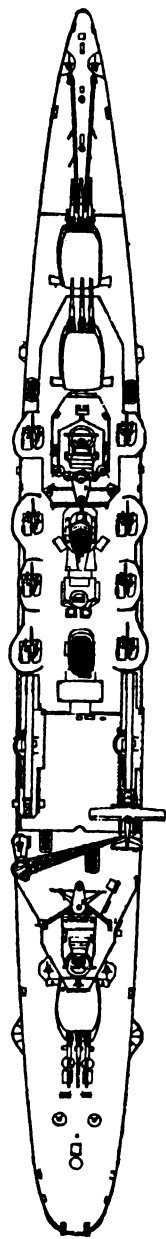
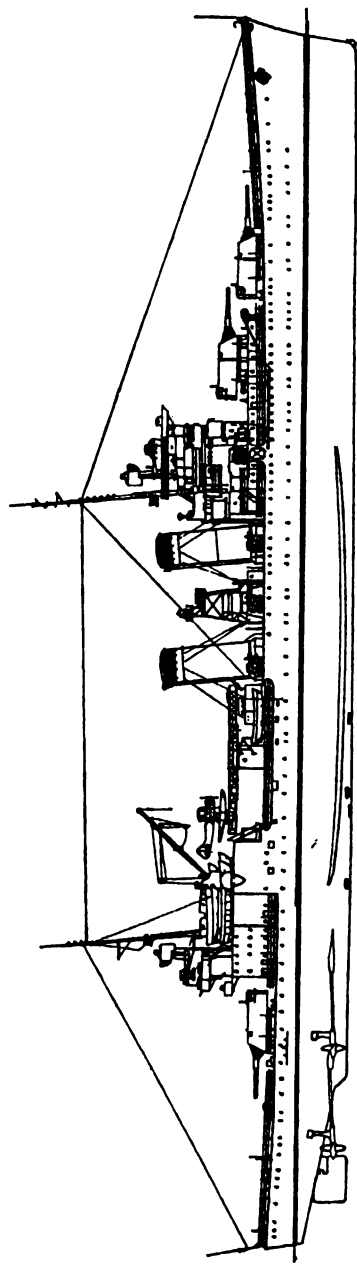
Поскольку ВМС США не был в состоянии выделить малые корабли для операций местного патрулирования и обороны базы, было решено осуществлять эти задачи английскими кораблями.

Операционная морская база и авиабаза на о. Бермуда, а также военная база США в Касл-Харбор (около Сент-Джорджа) были переданы английским правительством США в 1940 г. «свободно и без компенсации», однако. Ассамблея Бермудских островов согласилась с большой неохотой на передачу базы и потребовала за нее² весьма высокую плату.

База вступила в строй 7 апреля 1941 г., ее командиром был назначен кэптен Джулес Джемс. На следующий день туда прибыла оперативная группа 7.2 под командованием контр-адмирала Артура Кука (флагманский корабль — авианосец «Рэйнджер»). В состав этой группы входили тяжелые крейсера «Тускалуза» и «Уичита», а также эсминцы «Кирни» и «Ливермор». Вскоре после этого было организовано

¹ Журнал боевых действий военно-морской базы Исландии. «Административная история Атлантического флота», IV Командир морской базы «Исландия» дает подробный отчет от истории этой базы.

² Административная история Атлантического флота, V «Командир морской базы на о. Бермуда», стр. 13–14. Английское правительство оплатило Ассамблее Бермудских островов полную стоимость эксплуатации территории базы, правительство США оплатило стоимость строительства базы и работ по углублению канала.



Тяжелый крейсер СА-37 «Гускалуза» (тип «Нью-Орлеанс», США, 1934).

Водоизмещение стандартное 9975, полное 13 500 тонн, скорость 32,75 узла, дальность 10 000 миль на 15 узлах. Бронирование — пояс 76-127 мм, палуба 57 мм, башни 203-37 мм, рубка 127 мм. Вооружение — девять 203-мм орудий, восемь 127-мм универсальных орудий, четыре счетверенных 28-мм автомата, две катапульты, четыре гидросамолета. В годы войны на кораблях этого типа дополнительно устанавливалось до 26 20-мм «Эрликонов».

Аналогично выглядели тяжелые крейсера типов «Портленд» и «Нортхэмптон».

патрульное соединение центрального водного района Атлантического океана под командованием адмирала Кука. Граница этого района патрулирования проходила до 30° западной долготы, включая официальную восточную границу Западного полушария¹; соединение базировалось на о. Бермуда. В его состав входили:

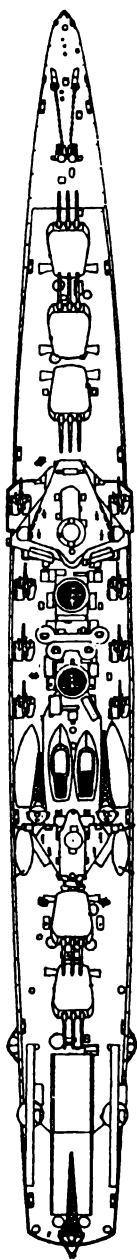
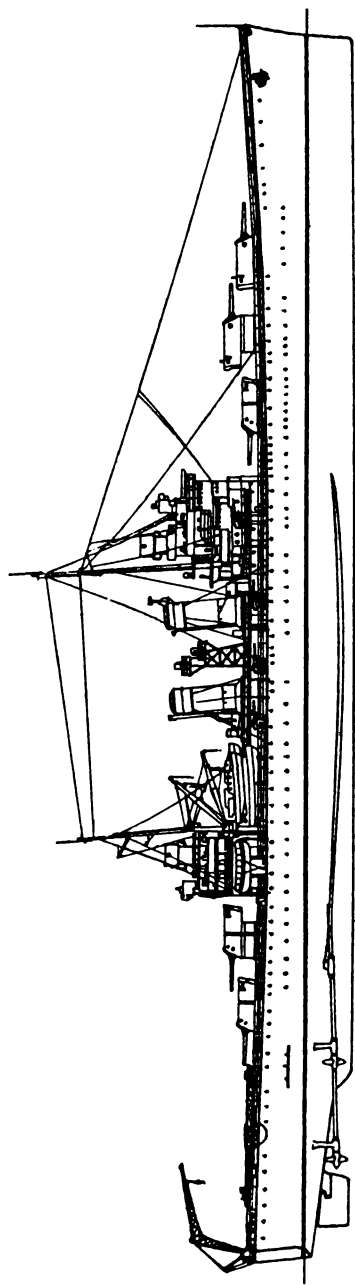
3-я дивизия авианосцев («Рэнджер», «Уосп» и «Йорктаун», позднее также авианосец «Лонг-Айленд»), крейсера «Куинси» и «Винсент» и 11-я эскадра эсминцев (кэптен Мортон Дейо, флагманский корабль — эсминец «Сэмпсон»²).

Операции, проводившиеся этим соединением, были весьма однообразными и скучными, однако возможности, представлявшиеся для учебной стрельбы из орудий, а также тренировочные операции по взлету и посадке самолетов на авианосцы явились прекрасной подготовкой Атлантического флота к боевым операциям.

С середины июня 1941 г. воды между Тринидадом, меридианом 26° западной долготы и выступом побережья Бразилии патрулировались оперативным соединением 3 под командованием контр-адмирала Джонаса Ингрэма (флагманский корабль — легкий крейсер «Мемфис»). В состав этого соединения входили легкие крейсера

¹ Была расширена до 26° западной долготы 14 июня 1941 г.

² 15 мая дополнительно к крейсерам «Уичита» и «Тускалуза» были добавлены тяжелые крейсера «Куинси» и «Вишениес». Последние были заменены 8-й дивизией крейсеров в составе крейсеров «Филадельфия», «Бруклин», «Саваппа» и «Нэшвилл» (контр-адмирал Кент Хьюитт).



Легкий крейсер типа «Бруклин» (США, 1938).

Водоизмещение стандартное 9700, полное 12 700 тонн, скорость 32,5 узла, дальность 10 000 миль на 15 узлах. Бронирование — пояс 127 мм, палуба 52 мм, башни 165-32 мм, рубка 127 мм. Вооружение — пятнадцать 152-мм орудий, восемь 125-мм универсальных орудий, четыре счетверенных 28-мм автомата, две катапульты, четыре гидросамолета. К концу войны установлено еще 24 20-мм ствола.

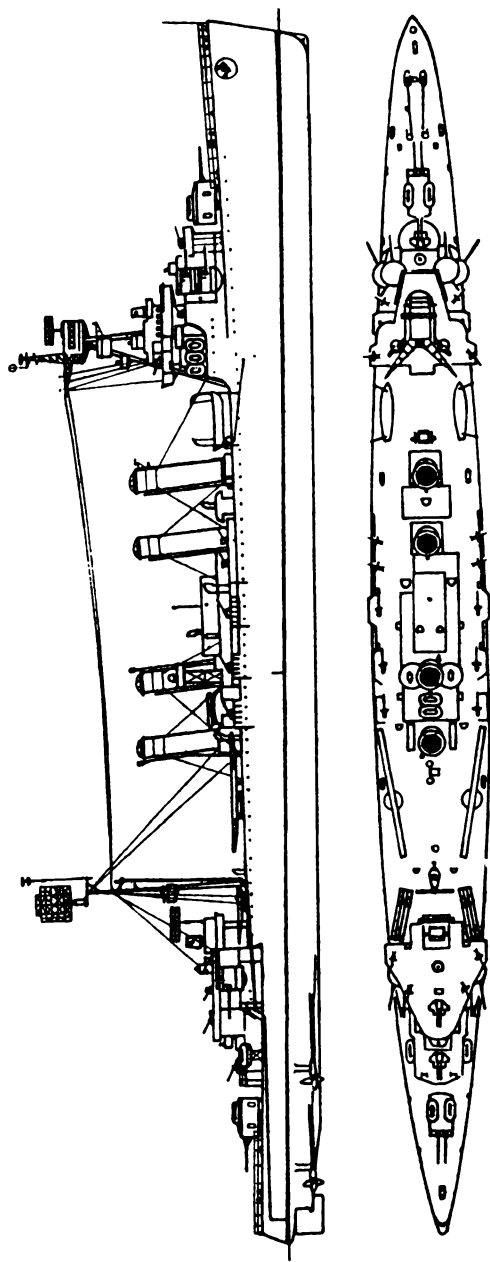
«Милуоки», «Цинциннати» и «Омаха», 9-я эскадра эсминцев (флагманский корабль — эсминец «Сомерс») и несколько вспомогательных судов.

Бразильское правительство разрешило свободный заход наших военных кораблей в Ресифе и Байе для пополнения запасов продовольствия, горючего, а также для производства текущего ремонта¹, обещая, помимо этого, предоставить возможности использование портов Наталь и Массейу в качестве баз морской авиации.

В ожидании того, что германские вооруженные суда будут проводить рейдерские операции в южной части Атлантики, 1 августа соединение адмирала Ингрэма получило приказ командующего Атлантическим флотом произвести затемнение на кораблях и действовать, как в военное время, постоянно поддерживая состояние полной готовности для отражения атаки противника.

В октябре крейсер «Мемфис» и эсминцы «Дэвис» и «Джуэтт» сопровождали на протяжении

¹ Изменение оперативного приказа №7 командующего Атлантическим флотом 29 сентября 1941 г. Еще до предоставления этих привилегий американским кораблям, когда имелись некоторые сомнения в степени дружественных отношении бразильского правительства, адмирал Кинг заявил адмиралу Ингрэму, что ему придется заяться «самообслуживанием» в отношении обеспечения себя продовольствием. Ингрэм ответил, что до тех пор, пока из портов реки Ла-Плата выходят суда с продовольствием, команды его кораблей не будут голодать. «Джонас! Я всегда знал, что Вы пират!» — ответил командующий Атлантическим флотом.



Легкий крейсер типа «Омаха» (США, 1917).

Водоизмещение стандартное 7050, полное 9150 тонн, скорость 34 узла, дальность 8460 миль на 10 узлах. Бронирование — пояс 76 мм, палуба 37 мм, башни и рубка до 76 мм. Вооружение — десять-двенадцать 152-мм орудий, во семь 76-мм универсальных орудий, четыре 3-фунтовых зенитки, два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, две катапульты, два гидросамолета. К началу войны установлены два счетверенных 28-мм автомата, затем добавлено еще 12 20-мм стволов.

некоторого отрезка пути в Африку торговое судно «Акадия», перевозившее инженерно-технический персонал и оборудование фирмы «Пан-Америкэн Эйруэйз» для строительства авиационных баз. Когда команда торгового судна услышала, что на пути судно ожидают атаки германских подводных лодок, матросы начали угрожать восстанием. Порядок был восстановлен путем замены капитана судна другим лицом, умеющим поддерживать более строгую дисциплину.

В первых числах ноября, как раз в то время, когда легкий крейсер «Омаха» (кэптен Чэндзел) и эсминец «Сомерс» должны были пересечь линию $27^{\circ}44'$ западной долготы на пути к Ресифе, они задержали германского прорывателя блокады «Оденвальд», замаскированного под торговое судно «Уиллмото оф Филадельфия», перевозившее груз каучука из Японии в Германию. 11 ноября 1941 г. задержанное судно было приведено в Порт-оф-Спейн. Кэптен Чэндзел, будучи не вполне уверенным в правомочности такого захвата, и вспоминая историю патрулирования побережья Африки военно-морским флотом США около столетия тому назад, заявил, что «Оденвальд» подозревался в торговле рабами.

В состав патрульного соединения Карибского моря, которым командовал начальник 10 морского района в Сан-Хуан, входили эминцы «Бэрни» и «Блэйкли», 31-я патрульная эскадрилья морской авиации с базой гидросамолетов «Лапвинг», три подводных лодки, которые опе-

рировали с о. Сан-Томас, и несколько малых патрульных судов¹.

Военно-морской флот США начинает участвовать в операциях по охранению трансатлантических конвоев

Никто, кроме высшего командования, не знал в августе 1941 г., что военно-морской флот США проводил подготовку к несению службы по охранению трансатлантических конвоев от пункта расположенного вблизи Арджентия до меридиана, проходящего у Исландии, помимо операций по охранению конвоев, направлявшихся в Исландию, которые проводились им с 19 июля. 1 сентября адмирал Кинг опубликовал новый оперативный приказ², который предусматривал выполнение этих обязанностей. Военные корабли, находившиеся в северной части Атлантического океана, впервые должны были действовать в условиях военной обстановки в районе несколько восточнее мыса Бретон (Исландия)³. Для того, чтобы отвести обвинение в том, что охранение конвоев является главным образом военной операцией, было принято официальное

¹ Отчет кэптана Чэндлера 12 ноября 1941 г.; адмирал Ингрэм «Операции в районе экватора» в период с 6 сентября по 11 ноября 1941 г.; Журнал боевых действий морской пограничной зоны Карибского моря за 1942 г. Вступление, 14.

² Оперативный приказ № 7 командующего Атлантическим флотом от 1 сентября 1941 г.

³ Имели место отдельные случаи затемнения кораблей и раньше, как например, случай с 19-м оперативным соединением, которое направлялось в Исландию в июле.

объяснение, согласно которому конвои сопровождалась американскими кораблями между двумя базами США с целью снабжения наших оккупационных войск в Арджентия и Исландии, а не для снабжения какой-либо воюющей державы.

Как и в предыдущем оперативном приказе («Суда любой национальной принадлежности, которые могут присоединиться») здесь была включена такая же небольшая двусмысленная фраза, которая давала возможность любому количеству «попутчиков» союзных стран пользоваться преимуществом поддержки военно-морских сил США. Между адмиралтейством и морским министерством США существовала договоренность о том, что группа Американских кораблей охраны базирующаяся на Арджентия, должна принимать конвой от канадских кораблей охраны в обусловленном заранее пункте встречи в западной части Атлантического океана вблизи Ньюфаундленда и сопровождать его до другого, также обусловленного заранее, пункта встречи в открытом море (МОМР), где этот конвой должен был быть передан английским кораблям охраны. Из этого пункта американские корабли охраны должны были или сопровождать конвой (шедший в обратном направлении, т.е. в США), или сопровождать конвои, направлявшиеся в Исландию (Рейкьявик).

Таким образом, военно-морской флот США принял на себя определенную ответственность за охрану отрезка трансатлантических коммуника-

ций конвоев между меридианами, пересекающими Ньюфаундленд и Исландию.

Контр-адмирал Артур Ле Бристол-мл. — старший морской офицер базы Арджентия и командующий силами поддержки, являлся ответственным за соблюдение указанного приказа. Одновременно с этим, он осуществлял общее командование морской авиабазой в Куонсэт, базой эсминцев в заливе Каско и американскими войсками в Исландии и Англии. Адмирал Ле Бристол-мл. обладал исключительной работоспособностью, талантом администратора и добрым, веселым характером. Благодаря этим качествам он завоевал безграничную любовь своих подчиненных и вдохновлял последних в их работе. Адмирал Ле Бристол-мл. в прошлом был летчиком, и его штаб, состоявший из энергичных и работоспособных людей, начальником которого являлся кэптен Луи Денфелд¹, уделял большое внимание авиации.

Патрульные самолеты, действовавшие из Арджентия под его командованием, потопили две германские подводные лодки, которые были первыми подводными лодками, потопленными вооруженными силами США во время Второй Мировой войны, 27 февраля 1942 г.

¹ Кроме кэптана Луи Денфелда, в состав штаба входили командер Роберт Карни (нач.Оперативного отдела), командер Эдмонд Г. («Слим»), Вулдридж (зам.нач.оперативного отдела и нач.артиллерийского отдела), лейтенант-коммадер Стюарт Ингерсолл) ответственный за воздушные операции) и коммандер Вальтер Бак (офицер снабжения).

контр-адмирал Бристол-мл. получил звание вице-адмирала. К сожалению, слишком большая перегруженность в работе явилась причиной его смерти: 20 апреля 1942 г. на борту своего флагманского корабля в Арджентия Бристол-мл. умер от разрыва сердца.

Конвой «НХ-150» явился первым трансатлантическим конвоем, который должен был идти в охранении военных кораблей США. 16 сентября 1941 г. конвой вышел из Галифакса под эскортом канадских кораблей. В состав конвоя входило 50 торговых судов самых различных типов, начиная от грузового судна тоннажем 1500 т и кончая лайнером «Эмпресс оф Эйша»¹. водоизмещением 17000 т.

17 сентября в пункте 46° северной широты и 55° западной долготы, приблизительно в 150 милях к югу от Арджентия, кэптен Нортон Дейо — командир группы американских кораблей охранения, в состав которой входили эсминцы «Эриксон», «Эберле», «Апшур», «Эллис» и «Даллас» приняли конвой от канадских кораблей. Командир конвоя контр-адмирал Мэннерс (английские ВМС) приветствовал новую группу охранения радостным сигналом: «Я счастлив, что Вы будете охранять весь этот конвой в течение последующих нескольких дней». На протяжении всего пути он передавал все свои сигналы и обращения к командиру группы охранения на изысканно-вежливом языке; их было очень приятно читать после расшифровки, но они вызыва-

¹ Отчет о действиях Оперативного соединения, ч 1.

ли смех и весьма неучтивые реплики среди наших команд, не привыкших к такому языку¹.

Еще до того, как группа кораблей охранения кэптана Дейо приняла конвой, три торговых судна из его состава уже отстали от него. Каждый день с судами случались какие-либо аварии в результате плохого содержания и изношенности материальной части судов, которые в течение двух лет несли непрерывную службу в условиях военного времени. Конвой должен был часто изменять курс, чтобы дать возможность отставшим судам нагнать его. Встреч с германскими подводными лодками не было, но на торговом судне «Ниграристан» вспыхнул пожар и его пришлось оставить в открытом море. Вся его команда в составе 63 человек была подобрана на борт американским эсминцем «Эберле» (лейтенант-коммандер Эдвард Гарднер-мл. морской

¹ Командир конвоя — командиру кораблей охранения 18 сентября 1941 г. «Один из наших танкеров значительно отстал от конвоя. Я был бы весьма благодарен, если бы Ваш эсминец, идущий на правом фланге конвоя, предложил танкеру возвратиться в Сидни, если он не может следовать вместе с конвоем со скоростью 9,5 узлов». Командир конвоя — командиру кораблей охранения 24 сентября 1941 г.: «Весьма благодарен Вам за полный список судов. Да, мы берем в состав конвоя суда, направляющиеся в Исландию. Когда мы встретимся с кораблями охранения, которые должны будут заменить вашу группу, я передам документы их командиру. Будьте любезны дать указание судам, следующим в Исландию, построиться на левом фланге конвоя. По моему мнению, ни одна из команд этих судов не имеет опыта в вопросах сигнализации. Поэтому не будет ли целесообразным организовать из них одну колонну, которая будет следовать за головным судном. Буду весьма благодарен за Ваш совет»

резерв США) ночью, при полной темноте, при резком ветре и бурном море, что явилось прекрасной демонстрацией искусства мореплавания, которая заслужила искреннюю похвалу адмирала Мэннерса. Эсминцу «Эберле» поручались все задания, на выполнение которых требовался дополнительный, против нормы, расход горючего, так как, являясь единственным эсминцем современной конструкции в этой группе охранения (не считая эсминца «Эриксон»), он расходовал наименьшее количество горючего. Кэптен Дейо предсказывал, что американские эсминцы ближнего действия, подобные старым четырехтрубным эсминцам с большим расходом горючего и малым коэффициентом полезного действия, будут непригодными для использования в качестве эскортных кораблей, т.к. эти корабли, имевшие ограниченный запас горючего, необходимого для трансатлантического перехода, были не в состоянии развить скорость более 15 узлов. Возможность пополнения запасов горючего в открытом море до некоторой степени решила эту проблему, однако все же только использование эсминцев современной конструкции могло разрешить ее полностью.

Отношение к этим малопривлекательным боевым задачам со стороны наших матросов и всех членов команд было весьма интересным. «Сначала, — сообщал кэптен Дейо, — самая большая трудность заключалась в том, чтобы держать матросов настороже, ввести войну в их дом. Затем, в период непосредственного сопровождения конвоя, они начали понимать, что являлись действующими персонажами войны.

Они предавались воспоминаниям о прошлом, становились «суетливыми» и в каждой волне им мерещилась подводная лодка противника. После сбрасывания глубинных бомб на пустое место или при застревании снаряда в канале ствола вследствие слишком поспешного заряжания экипажи кораблей становились более серьезными и более деятельными. Можно с уверенностью сказать, что практическая служба быстро даст свои результаты. Им недостает только одного — пройти курс обучения стрельбе из орудий».

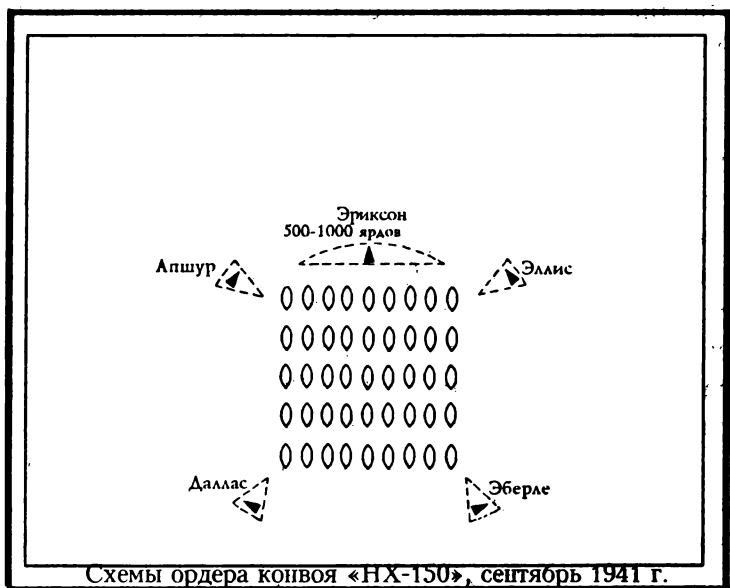
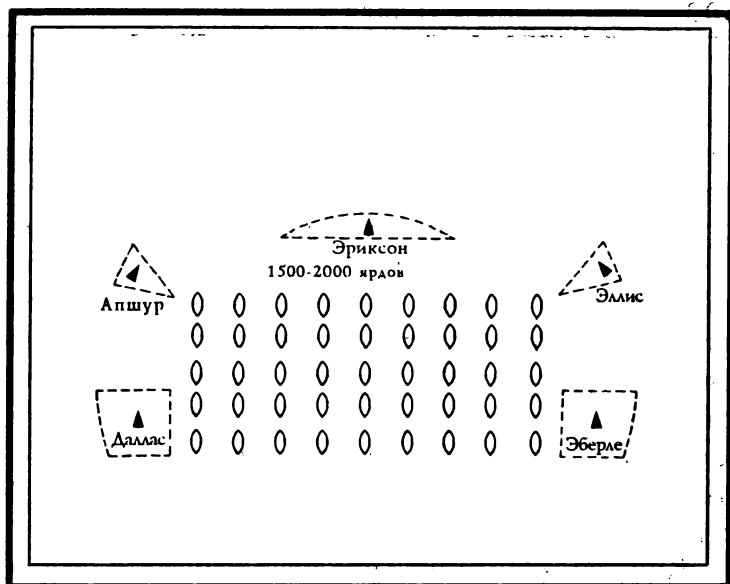
К сожалению, немцы в этот период не направили своих сил в район коммуникаций трансатлантических конвоев, лишая нас цели. Они упустили удобный для себя случай атаковать наши корабли и суда в пункте встречи групп охранения в открытом море к югу от Исландии, потому что шторм, разразившийся предыдущей ночью, задержал английские корабли охранения, которые должны были сменить американские корабли, а также задержал торговые суда, шедшие из Исландии; задерживался и весь конвой. Все они приближались к месту рандеву с трех различных направлений, так что потребовалось около пяти часов плавания, чтобы собраться всем вместе. Из точки рандеву американские корабли охранения направились в Рейкьявик, эскортируя конвой, шедший в Исландию, в то время, как два английских эсминца и четыре корвета эскортировали главный конвой дальше.

25 сентября, когда операция была полностью закончена, командир конвоя и командир кораблей охранения обменялись следующими посланиями:

«Командир конвоя — командиру кораблей охранения. Примите, пожалуйста, мои наилучшие поздравления за высокое качество Вашей работы и исключительную эффективность действий всех Ваших кораблей во время эскортирования наших судов. Примите также мою искреннюю благодарность за все Ваши любезные советы и помощь. Желаю Вам успехов и удач в операциях. Если Вы встретитесь с адмиралом Нимицом, передайте ему сердечный привет. Несколько лет тому назад в Китае мы были с ним большими друзьями».

«Командир кораблей охранения — командиру конвоя. Ваше послание является для нас вдвойне приятным и ценным, поскольку это была наша первая миссия по охранению конвоев. На примере Первой Мировой войны я знаю, что команды наших кораблей и Ваших судов будут работать рука об руку. Примите выражение моего восхищения Вашим умелым командованием столь различными типами судов. Передам Ваш привет адмиралу Нимицу. Я был в Китае позднее Вас и был знаком с адмиралом Литтлом и многими из Ваших офицеров. Надеюсь на новую встречу о Вами. Счастливого пути».

С точки зрения развития положения по охранению конвоев интересно отметить некоторые из рекомендованных приемов действий кораблей, предусмотренные общими инструкциями по Атлантическому флоту, а также специальными инструкциями адмирала Бристола для данного конвоя. Эсминцам был дан приказ патрулировать район нахождения торговых судов конвоя



Схемы ордера коинвоя «НХ-150», сентябрь 1941 г.

только днем или в светлые ночи, но не в условиях тумана и не в темные ночи. Было указано, что прямой обязанностью кораблей охранения являлось охранение конвоя. Подводную лодку противника, с которой установлен контакт, разрешалось преследовать в течение не более одного часа. В то время указанный порядок организации конвойной службы считался лучшей английской доктриной, однако успех германской тактики «волчьих стай» в скором времени внес коренные изменения в диспозицию кораблей охранения в составе конвоя и в порядок их действий.

Конвою «НХ-150» удалось избежать атаки, потому, что на его пути следования не было германских подводных лодок (вследствие запрещения Гитлера подводным лодкам производить какие бы то ни было операции в западной части Атлантического океана), а также благодаря удачно избранному конвоем курсу на юг во время его следования в восточной части океана, после получения сообщения конвоя, «SC-42», о сосредоточении большого количества германских подводных лодок в районе основных коммуникаций конвоев. Другой конвой «SC-44» с малой скоростью хода, вышедший из Сидни и следовавший более северным путем примерно в то же самое время, в ночь с 19 на 20 сентября подвергся ожесточенной атаке. Этот конвой, состоявший и 66 судов, шедших одиннадцатью колоннами и эскортировавшийся канадским эсминцем и тремя корветами, потерял 4 торговых судна и один канадский эскортный корабль «Левис».

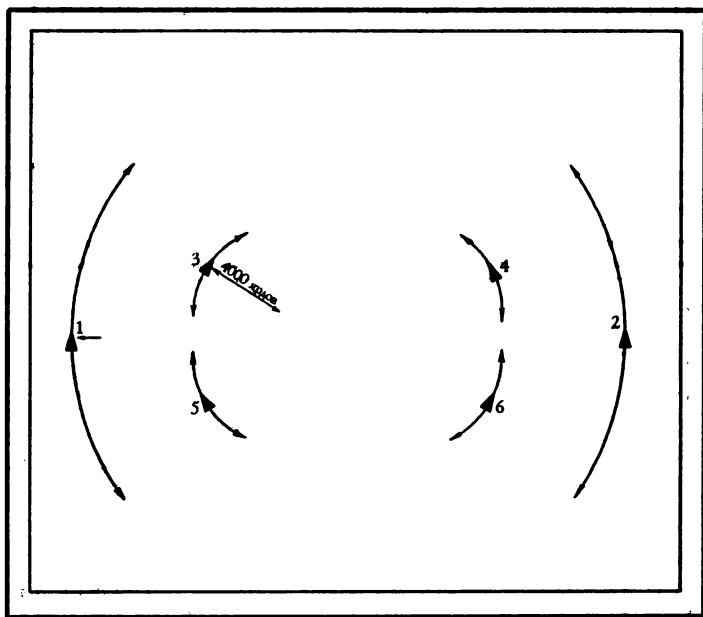
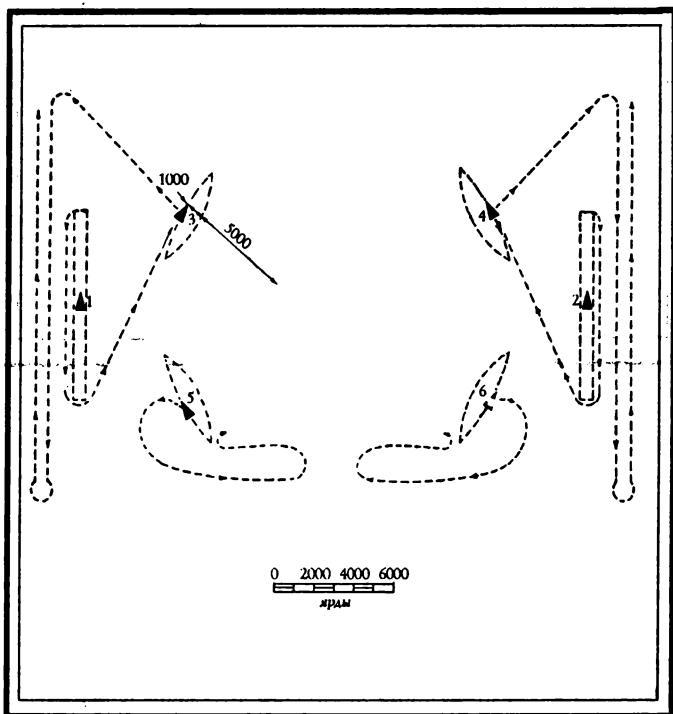
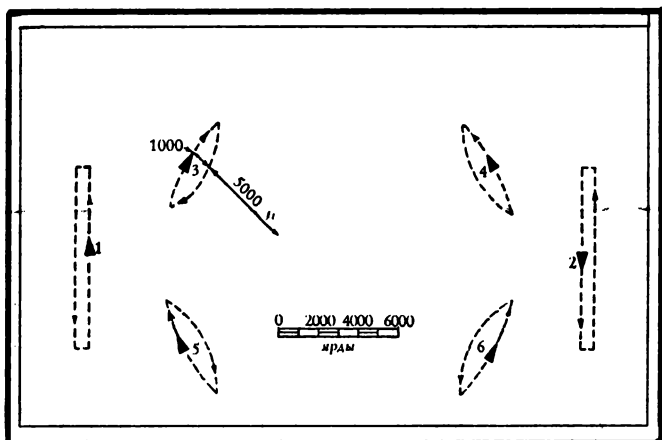


Схема действий кораблей охраны.

Корабль 1 находится в визуальной видимости кораблей 3 и 5.
 Корабли 5 и 6 с 15:00 с наступления темноты попеременно осматривают кормовые курсовые углы.



Первым трансатлантическим конвоем, направлявшимся в западное полушарие в сопровождении американских кораблей, был конвой «ON-18». Конвой был встречен в пункте, расположенном южнее Исландии 24 сентября 1941 г. американскими эсминцами «Мэдисон», «Гливз», «Ландсдэйл», «Хьюджес» и «Симпсон» под командованием кэптана Киртланда и эскортировался ими без каких-либо инцидентов до заранее обусловленного пункта рассредоточения конвоя в 43°30' северной широты и 55° западной долготы, откуда эсминцы ушли в Бостон для текущего ремонта, а торговые суда направились к различным пунктам назначения в Северной Америке и Вест-Индии.

К 10 октября 1941 г. система охранения конвоев настолько стабилизировалась, что командующий Атлантическим флотом передал адмиралу Бристолу права контроля и наблюдения за всеми

Схема действий кораблей охранения.

Корабль охранения 1 идет до границы своего сектора охранения, ложится на обратный курс, и направляется к позиции корабля 3, чтобы занять его место — одновременно производя поиск «асдиком».

Корабль охранения 3 идет со скоростью 20-25 узлов влево от основного курса, пока не достигнет позиции на расстоянии 5 миль от конвоя. Затем он делает поворот влево и разворачивается на обратный курс. Дойдя до левой раковины конвоя, он вновь ложится на контркурс, двигаясь на большой скорости.

Корабль охранения 5 поворачивает влево и совершает поиск «асдиком» в кормовом секторе конвоя, двигаясь максимально возможной скоростью.

Корабли охранения 2, 4, 6 маневрируют так же, как 1, 3, 5.

операциями по охране конвоев в северо-западной части Атлантического океана¹.

Канадские корабли охранения были подчинены командующему ньюфаундлендскими военно-морскими силами, коммодору Мюрри (канадских ВМС). Было принято решение о том, что: 1) конвои, выходявшие из Сидни и следовавшие с малой скоростью хода в Европу («SC»), должны были сопровождаться до пункта рандеву канадскими эсминцами и корветами, которые после этого должны были принять и сопровождать конвои, шедшие с малой скоростью в Западное полушарие («ON»); 2) военные корабли США должны были сопровождать конвои «НХ» и быстроходные конвои «ON» на пути Ньюфаундленд — пункт рандеву — Исландия; 3) английские военные корабли должны были сопровождать конвои между своими западными подходами и пунктом рандеву, который мог находиться в пределах 22° западной долготы, но должен был быть всегда севернее 58° северной широты².

Было достигнуто соглашение увеличить число кораблей охранения в американских соединениях с пяти единиц до шести и принять все меры, чтобы патрульные самолеты патрулировали в течение всей зимы район баз в Арджентия и в Исландии.

¹ Название группы кораблей охранения США, находившихся под командованием адмирала Бристола было изменено: вместо названия Соединение поддержки, им было дано название «Оперативное соединение 4», а 13 марта 1942 г. «Оперативное соединение 24».

² Из источников Адмиралтейства. Приказ командующего Атлантическим флотом командирам оперативных соединений 4, 10 и 16. Октябрь 1946 г.

2. Первая кровь американцев, пролитая в бою с немцами

Атака конвоя «SC-48». Американский эсминец «Кирни».

В описываемом ниже столкновении, которое фактически еще не являлось объявлением войны, противник впервые пролил кровь американцев, нанеся повреждения одному американскому эсминцу и потопив второй.

Конвой «SC-48» (с малой скоростью хода), состоявший из 50 торговых судов, шедших строем девяти кильватерных колонн, вышел через пролив Белл-Айл в Атлантический океан 10 октября 1941 г. Вскоре погода испортилась, и 11 судов отстали от конвоя, в том числе судно, на котором находился командир конвоя. 15 октября конвой в уменьшенном составе шел со скоростью семь узлов и эскортировался лишь четырьмя корветами. В это время конвой «натолкнулся» на «стаю» германских лодок в районе, находящемся приблизительно в 400 милях южнее Исландии. Этой же ночью были торпедированы и потоплены три судна конвоя. Для оказания помощи атакованному конвою было организовано специальное соединение из кораблей, находившихся в Рейкьявике, а также из части кораблей, эскортировавших конвой, шедший в Западное полушарие. Это соединение и было направлено к месту боевых действий. В его состав входило пять американских эсминцев, под командованием кэптана Тебо («Планкетт», «Ливермор», «Кирни», «Грир», «Дикейтор»), а также английский эсминец «Бродватер» и корвет «Свободной Франции» «Лебелия».

К исходу 16 октября корабли достигли места назначения. В течение наступившей очень темной ночи «волчья стая» подводных лодок произвела шесть успешных атак. Поскольку корабли охранения находились на расстоянии всего 1000 – 1500 ярдов (914 – 1371 м) от охранявшихся ими судов, германские подводные лодки производили атаки с расстояния 4000 – 5000 ярдов (3658 – 4572 м), находясь, таким образом, вне предела радиуса действия акустических приборов эскадренных миноносцев и не боясь атак последних. Поэтому ни одна из подводных лодок противника не была обнаружена ни визуально, ни при помощи приборов обнаружения. На американских эсминцах в то время еще не были установлены радары, которые дали бы им возможность обнаружить противника в надводном положении. Около 22:00, когда было торпедировано первое торговое судно, корабли охранения выпустили осветительные снаряды и беспорядочно сбросили глубинные бомбы, усилив этим общее смятение. В 23:15 во время второй атаки еще два судна из внутренних колонн были торпедированы и потоплены. Около 02:00 17 октября одна за другой последовали еще три атаки, во время которых были торпедированы четыре судна. Одно из торпедированных судов ярко пылало, находясь на расстоянии 1200 ярдов (1097 м) от эсминца «Кирни», освещая силуэт этого эсминца, находившегося между ним и германской подводной лодкой. В это же время один из корветов пересек курс эсминца перед самым его форштевнем, вынудив его застопорить ход, и прежде, чем эсминец смог набрать скорость, в его правый борт попала торпеда.

В результате этой атаки на эсминце «Кирни» имелось большое количество убитых и раненых, и все же через 10 минут после попадания торпеды корабль смог дать ход и достигнуть Исландии без буксира в сопровождении эсминца «Грир». Кровь для раненых была прислана с крейсера «Уичита» в Исландию на летающей лодке «Каталина» и сброшена на борт эсминца на парашюте.

На этом атаки противника не кончились. 18 октября был торпедирован и потоплен английский эсминец. Корвет «Гладиолус», выделенный для охраны судов, отставших от конвоя, пропал без вести.

Уроки, извлеченные из анализа боя за конвой «SC-48», для кораблей охранения явились весьма ценными, хотя и достались большой ценой. Было установлено, что строгое соблюдение кораблями охранения своего места в строю облегчало противнику производить атаки по судам конвоя. И если раньше эсминцам запрещалось патрулировать район нахождения конвоя ночью или в тумане за пределами 2000—5000 ярдов (1829—4572 м), то теперь было приказано расширить этот район для того, чтобы удерживать германские подводные лодки на дистанции, при которой можно установить звуковой контакт с ними. Такому порядку действий значительно способствовали установленные на кораблях новые приборы — радары «SC», которые давали возможность кораблям охранения поддерживать связь с судами конвоя за пределами визуальной дистанции. Было также отмечено, что беспорядочное сбрасывание глубинных бомб являлось

более опасным для людей, спасшихся с потопленных судов, чем для противника. И наконец, на основании опыта эсминца «Кирни» были изучены и применены некоторые новые меры по увеличению живучести кораблей.

*Потопление американского эсминца «Рубен Джеймс».
Функции кораблей охранения зимой.*

На доставку сообщений о морских катастрофах, на их изучение офицерами штабной службы и на извлечение из них уроков идет много времени, так же как и на приказы, которые издаются для изменения ошибочной тактики при проведении операций или неправильного образа действий. В силу изложенного, уроки, извлеченные из анализа разгрома конвоя «SC-48» не были изучены своевременно для того, чтобы предотвратить гибель эсминца «Рубен Джеймс», явившегося первым военным кораблем США, потопленным противником в данной войне (31 октября 1941 г.)¹ Это был один из пяти эсминцев, сопровождав-

¹ Хотя американская капонерская лодка «Пенэй» и была потоплена на реке Янцзы японскими летчиками 12 декабря 1937 г., преднамеренность этого акта категорически отрицалась японским правительством, которое возместило правительству США все связанные с этим убытки. Поэтому указанный инцидент не рассматривается как действие военного характера. Потопление эсминца «Рубен Джеймс» являлось преднамеренным актом, совершенным в обстановке, когда состояние войны между США и Германией не было еще объявлено. Семь американских торговых судов были потоплены в результате различных причин еще до событий в Перл-Харборе. Так, например, судно «Сити оф Рэйвилл» подорвалось на mine 8 ноября 1940 г.

ших под командованием командора Вебба, быстроходный конвой, «НХ-156», шедший со скоростью около 9 узлов.

В момент атаки эсминец «Рубен Джеймс» находился в точке 51°59' северной широты и 27°05' западной долготы, около 600 миль к западу от Ирландии, располагаясь в 2000 ярдах (1829 м) на левом траверзе конвоя. Радар имелся только на эскадренном миноносце «Уайблэк», прикрывавшем хвост колонны конвоя. Брезжил рассвет, конвой не придерживался зигзагообразного курса и, возможно, не все эсминцы патрулировали свои районы¹. Эсминец «Рубен Джеймс» только что начал делать поворот для обследования района согласно показаниям радиолокатора, когда в его левый борт в районе дымовой трубы № 1 попала торпеда. От взрыва, по-видимому, загорелся носовой снарядный погреб, так как вся носовая часть корабля была взорвана вплоть до четвертой дымовой трубы. Кормовая часть корабля оставалась на плаву в течение пяти минут. В момент ее погружения, взорвалось несколько глубинных бомб, в результате чего погибло несколько человек из команды эсминца, находившихся в воде. Из всего экипажа корабля, насчитывавшего 160 чел., кораблям охраны удалось спасти всего 45 чел., среди которых не было ни одного офицера. Остальные четыре эсминца безрезультатно

¹ Имеющиеся в распоряжении данные расходятся в отношении того проводил ли эсминец «Рубен Джеймс» патрульные операции, или нет. Если он патрулировал район расположения конвоя, то, по-видимому, подводная лодка могла следить за его эволюциями.

пытались обнаружить германские подводные лодки при помощи акустических приборов. И только на следующий день соединение английских кораблей охранения, прибывшее, чтобы принять конвой от американских кораблей, внезапно обнаружило две германские подводные лодки и открыло по ним орудийный огонь.

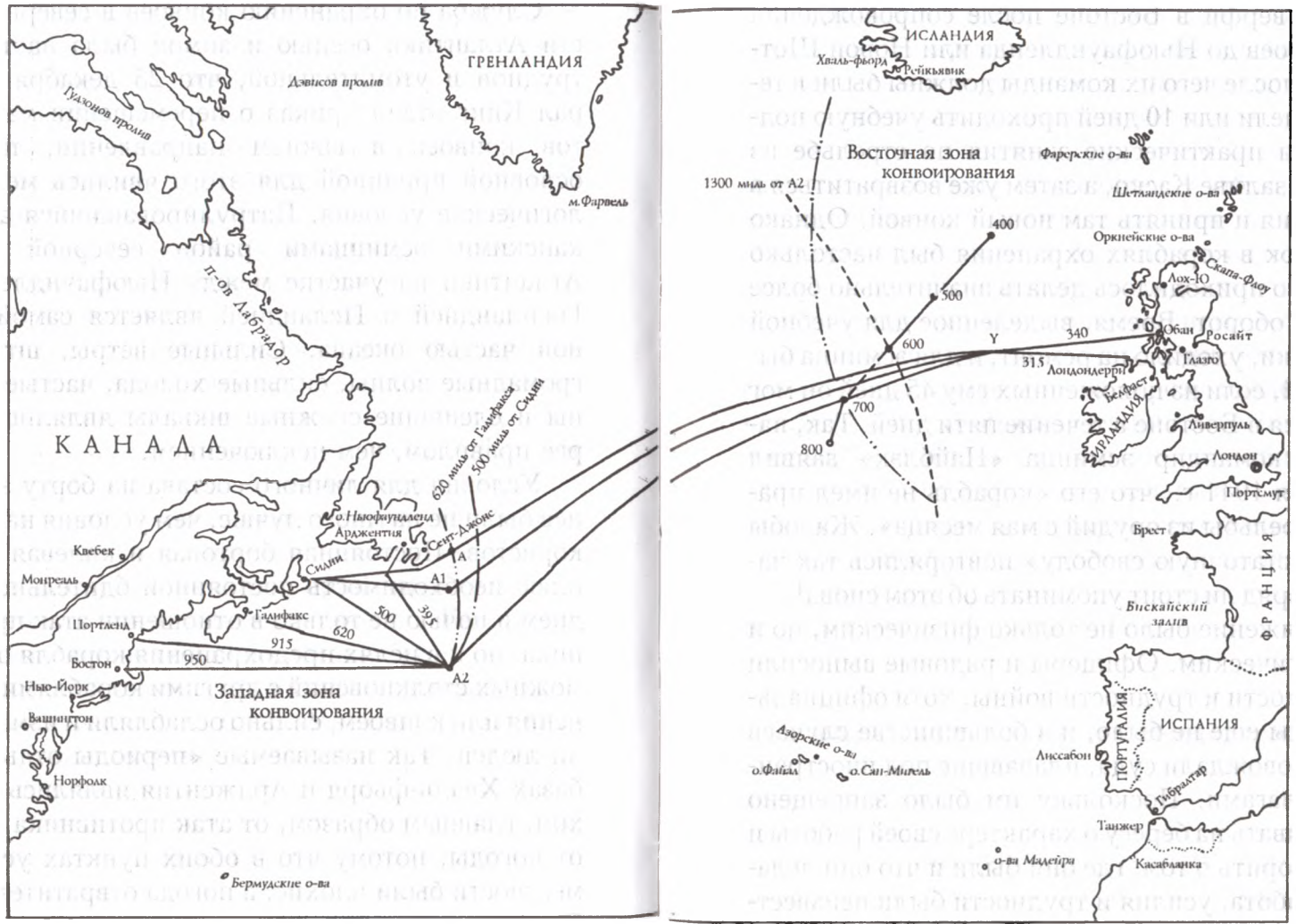
К 1 ноября 1941 г. Гитлер был достаточно уверен в победе над Россией и мог позволить себе пойти на риск и бросить вызов США. Лемиц получил разрешение развертывать операции подводных лодок вокруг мыса Рейс, в проливе Белл-Айл и к югу от Гренландии. Конвой «SC-52» получил указание уклониться от одного из таких пунктов сосредоточения подводных лодок, проложив курс значительно южнее мыса Рейс. Тем не менее 3 ноября конвой потерял четыре судна в результате атак противника, причем одно из судов было потоплено при сильном тумане. После этих атак конвой получил приказание идти по кратчайшему пути обратно к проливу Белл Айл, где он должен был быть рассредоточен.

В течение ноября германскими подводными лодками в западной части Атлантического океана не было торпедировано ни одного судна. В декабре всего два или три трансатлантических конвоя были атакованы подводными лодками противника, потопившими еще четыре судна. Из германских источников не было получено никакой информации относительно причин ослабления активности действий подводных лодок в этом районе. По всей вероятности, «волчьи стаи», действовавшие там раньше, истощили

свои запасы торпед или горючего, а на их пополнение требовалось продолжительное время.

Служба по охране конвоев в северной части Атлантики осенью и зимой была настолько трудной и утомительной, что 25 декабря адмирал Кинг отдал приказ о перемещении маршрутов конвоев в южном направлении, причем основной причиной для этого явились метеорологические условия. Патрулировавшийся американскими эсминцами район северной части Атлантики на участке между Ньюфаундлендом, Гренландией и Исландией является самой бурной частью океана. Сильные ветры, штормы, громадные волны, сильные холода, частые туманы и слепящие снежные шквалы являлись скорее правилом, чем исключением.

Условия для личного состава на борту эсминцев были не на много лучше, чем условия на борту корветов. Постоянная бортовая и килевая качка плюс необходимость постоянной бдительности и днем и ночью не только в отношении атак противника, но и в целях предохранения корабля от возможных столкновений с другими кораблями охранения или конвоем, сильно ослабляли и изматывали людей. Так называемые «периоды отдыха» в базах Хваль-фьорд и Арджентия являлись отдыхом, главным образом, от атак противника, но не от погоды, потому что в обоих пунктах условия местности были плохие, а погода отвратительная. Эсминцы скитались по всем этим портам в зимние штормы, требуя постоянного внимания и колоссального труда, чтобы избежать столкновения с другими судами и кораблями или посадки на мель.



Маршруты конвоев в Северной Атлантике

Оперативные приказы предусматривали еженедельный осмотр и текущий ремонт кораблей на морской верфи в Бостоне после сопровождения ими конвоев до Ньюфаундленда или Новой Шотландии, после чего их команды должны были в течение недели или 10 дней проходить учебную подготовку и практические занятия по стрельбе из орудий в заливе Каско, а затем уже возвратиться в Арджентия и принять там новый конвой. Однако недостаток в кораблях охранения был настолько велик, что приходилось делать значительно более быстрый оборот. Время, выделенное для учебной подготовки, уходило на ремонт, и для эсминца было удачей, если из положенных ему 45 дней он мог оставаться в Бостоне в течение пяти дней. Так, например, командир эсминца «Найблэк» заявил 23 ноября 1941 г. что его «корабль не имел практики стрельбы из орудий с мая месяца». Жалобы на «недостаточную свободу» повторялись так часто, что вряд ли стоит упоминать об этом снова¹.

Напряжение было не только физическим, но и психологическим. Офицеры и рядовые выносили все опасности и трудности войны, хотя официальной войны еще не было, и в большинстве случаев они сопровождали суда, плававшие под иностранными флагами. Поскольку им было запрещено рассказывать на берегу о характере своей работы и даже говорить о том, где они были и что они делали, их работа, усилия и трудности были неизвестны американскому народу. Им было недоступно

¹ Письмо с отчетом об операциях по сопровождению конвоя «НХ-156». Дело командующего Атлантическим флотом.

чувство удовлетворения от общественного признания. Пройдя во время плавания через ледяной ад, они возвращались измученные в свой порт, чтобы встретить там других молодых людей, зарабатывавших деньги в мирных условиях или увидеть «звезд» футбола, выставленных всюду, как героев дня. Изоляционисты Борруме и (предполагают) тайные агенты противника «работали» над этими моряками в Бостоне, насмехаясь над ними за то, что они «воюют за Англию» и склоняя их к дезертирству. Но наши матросы сами воочию видели новые зверства, которые нацисты добавили к опасностям и угрозам стихии. Они больше, чем кто-либо, сознавали, какую угрозу представляла для Америки эта борьба Германии за господство на море. И тот факт, что моральное состояние экипажей эсминцев продолжало оставаться на высоте на протяжении всего периода ведения военных действий, который юридически еще не являлся войной, свидетельствует о высокой культуре, дисциплине и силе духа моряков ВМС США.

3. Служба движения конвоев и первые уроки

Порядок формирования конвоев

Конвой представляет собой великолепное зрелище, когда вы смотрите на него с корабля или с самолета. Торговые суда, идущие внутри конвоя кильватерными колоннами никогда не находятся на одинаковых интервалах, так как каждое судно имеет свои индивидуальные особенности.

Некоторые суда всегда отстают от конвоя или вырываются вперед до тех пор, пока командир конвоя не обратит на это внимания и не подаст сигнала «номер такой-то, занять свое место в строю и придерживаться его впредь». Вокруг колонны судов разбросаны корабли охранения, напоминающие свободно соединенное ожерелье. Каждый эсминец находится в нервном напряжении и в поисках противника: глаза верхней команды устремлены на море, гидроакустики в отсеках ниже ватерлинии прислушиваются к подводным шумам, а антенны радара, подобно усам кошки, чувствуют близость врага. С первого взгляда конвой производит впечатление совершенно безлюдного. Если вы не находитесь на борту идущего эсминца, вы никогда не увидите ни души за пределами вашего собственного корабля. С дистанции, равной 1000 ярдам (914 м) (обычный интервал между судами колонны) несколько матросов на верхней палубе кажутся в бинокль роботами. В темные ночи можно различать лишь очертания немногих судов, более темные, чем черная вода. Приходилось ориентироваться на показания экрана радара «Sg», чтобы убедиться, что все суда находятся на месте. Приходя на мостик для несения утренней вахты, можно периодически видеть изо дня в день те же самые суда, каждое на своем определенном месте, каждое с характерными для него особенностями. В конвое всегда имеется какое-либо оставшее судно старого морского волка — капитана, который 40 лет тому назад был хорошо знаком с техникой кораблевождения и чьи методы

устарели теперь. Его угрюмая ярость за то, что его судно должно идти в конвое под охраной, выражается в запоздалых поворотах, в оставлении без ответа сигналов командира и в постоянных возражениях по любому поводу. Когда конвою обеспечивается прикрытие с воздуха, то над ним патрулируют самолеты. Однако нет ничего приятного в ночной атаке конвоя (если только вы не наблюдаете ее в перископ, при условии что атаке подвергается японский конвой). Успешная атака сопровождается вспышкой яркого света. Затем следует, например, взрыв, свидетельствующий о попадании в судно. Начинается стрельба из орудий по воображаемым или чересчур поздно замеченным целям, взвигается осветительный снаряд, на сцену выступает спасательное судно, а матросы на других судах испытывают беспомощную злобу и страх. Если конвой имеет слабое охранение, он может только произвести срочный поворот и рассчитывать на то, что «волчья стая» будет отброшена или рассеяна; если охранение конвоя сильное, то высылаются — «ударная группа», которая неустанно производит поиск при помощи радара и сонара, в то время как все другие корабли стоят в готовности, надеясь почувствовать толчок отдельных глубинных бомб, который должен указывать на идущий бой с подводным противником.

В пересмотренных инструкциях для кораблей охранения конвоев, выпущенных адмиралом Кингом 17 ноября 1941 г., дистанция между судами конвоя и кораблями охранения, а также точное расположение последних не устанавливалось.

Решение этого вопроса в каждом отдельном случае возлагалось на командира кораблей охранения в зависимости от обстоятельств. Однако принцип, который должен был быть положен в основу, заключался в том, чтобы корабли охранения, по мере возможности, располагались таким образом, чтобы ни одна германская подводная лодка не могла занять позиции благоприятной для атаки, не будучи обнаруженной. Вместо прежних инструкций, запрещавших патрулирование ночью, кораблям охранения приказывалось «патрулировать», установленные для них районы на такую глубину, какую они сочтут целесообразной. Это был переход к настойчивому требованию проведения наступательных действий во время ночного патрулирования, что и начало проводиться в жизнь летом 1942 г.

Быстроходным конвоям и малым конвоям с узким фронтом рекомендовалось идти зигзагом, в то время как большие конвои и конвои с малой скоростью хода должны были идти прямым курсом, потому что зигзагообразный курс уменьшал необходимую между судами дистанцию, вызывал путаницу и беспорядок, способствовал отставанию некоторых судов от конвоя и оказался мало эффективным средством уклонения от германских подводных лодок.

Для крупных конвоев, а также для конвоев с малой скоростью хода рекомендовался «курс уклонения от противника», т.е. изменение курса на 20—40° влево и вправо от основного курса, придерживаясь таких измененных курсов в течение двух-шести часов. Переписка между штабом адмирала Бристола и командующим 31-й эскад-

рой эсминцев кэптенем Вильдером Бэкером, указывают на то, что в ноябре — декабре 1945 г. считалось, что конвои должны были проходить на расстоянии от 3000 до 5000 ярдов (2743—4572 м) от базы Арджентия в дневное время и на меньшем расстоянии — в ночное время, тогда как кэптен Бэкер (чей глубокий интерес к этой проблеме и умение разбираться в ней послужил основанием для избрания его командиром первого соединения ВМС США, выделенного для ведения противолодочной войны), считал, что эсминцы должны проходить этот район на расстоянии до 6000 ярдов (5486 м). В 1942 г. это положение было узаконено.

За восемь дней до выхода конвоя в море Адмиралтейство передавало предполагаемый маршрут конвоев отделу службы движения конвоев начальника морских операций в Вашингтоне. Этот отдел давал свое согласие или вносил какие-либо изменения, и маршрут считался утвержденным. На карту маршрут наносился по четырем или более пунктам (пункты обозначались условными буквами), через которые конвой должен был следовать, а также указывалось место встречи с другими кораблями охранения («МОМР») южнее Исландии, откуда американские корабли охранения должны были направляться в Хваль-фьорд, сопровождая конвой, шедший в Исландию.

Как только маршрут конвоя был утвержден, начальник морских операций сообщал Адмиралтейству, командующему Атлантическим флотом, английскому командующему зоной западных

подходов, командующему оперативным соединением, который выделял корабли охранения для конвоев, британскому командующему Атлантическим побережьем в Галифаксе, канадскому главному морскому штабу в Оттаве, старшему офицеру Ньюфаундлендских военно-морских сил в Сент-Джонсе и начальнику соответствующего канадского порта следующие данные: маршрут конвоя, основные координаты пути его следования, дату прибытия к месту рандеву с указанием места рандеву, маршрут следования судов, отставших от конвоя. Затем командующий Атлантическим флотом или командир оперативного соединения информировал начальника морских операций и начальника порта назначения конвоя о выделении группы охранения для конвоя и о ее составе¹.

Утром, в день выхода конвоя в море, командир конвоя обычно созывал совещание на Галифаксе или Сидни, на котором присутствовали командир группы кораблей охранения конвоя и капитаны торговых судов, шедших в конвое. На совещании капитану каждого судна давались инструкции на путь следования, делалось предупреждение о необходимости соблюдения радиомолчания, проведения затемнения, соблюдения своего места в строю, а также давались инструкции в отношении судов, отставших от конвоев.

¹ Этот порядок организации движения конвоев взят из директивы, подписанной адмиралом Кингом 15 января 1942 г., однако считают, что этот порядок был выработан на практике еще в течение 1941 г.

В пункте рандеву, в западной части Атлантики, к югу от Ньюфаундленда, конвой принимали американские корабли охранения, вышедшие из Арджентия или Сент-Джонса. Если позволяли метеорологические условия, эскадрилья морских патрульных самолетов, базировавшаяся на Арджентию, наводила корабли охранения на конвой и обеспечивала ему, по мере возможности, прикрытие с воздуха. Но в большинстве случаев этот район был окутан густыми туманами и поэтому патрульные самолеты, не по их вине, очень редко имели возможность обеспечивать конвоям прикрытие с воздуха в течение зимы 1941—1942 гг. От пункта рандеву в западной части Атлантики до обусловленного заранее пункта рандеву в его восточной части, конвой следовал под командованием командира кораблей охранения, который получал указания и директивы из Вашингтона до момента передачи командования конвоем английским властям («Стор»), когда руководство движением конвоя переходило к Адмиралтейству. Было необходимо, чтобы движением конвоев руководил или Вашингтон, или Лондон, чтобы не было децентрализации движения, а также столкновений между конвоями, или скопления их в каком-либо одном пункте, так как в этот период часто бывали случаи, когда северную часть Атлантического океана одновременно пересекали пять, а то и шесть конвоев. Командир кораблей охранения имел право отвести в сторону конвой в любом направлении в пределах радиуса в 40 миль. Если он хотел выйти за пределы этого пояса,

чтобы уклониться ото льда или избежать встречи с ожидавшей конвой «волчьей стаей», он имел полномочия сделать это, но был обязан донести об изменении маршрута в Вашингтон или Лондон. Сверх того, Адмиралтейство часто давало приказ об изменении ранее установленного курса, основываясь на полученной после выхода конвоя в море информации о движении германских подводных лодок. Эта информация обычно получалась высокочастотными радиопеленгаторными береговыми станциями.

Связь¹

Система связи, обеспечивавшаяся опытными радистами и удовлетворявшая нужды военно-морского флота США в мирное время, оказалось весьма неудовлетворительной по мере роста ВМС США, увеличения масштабов оператив-

¹ Этот раздел был подготовлен командером Брауном и лейтенантом Альбертом Харкиессом-мл., которые работали офицерами связи до службы в штабе вместе с автором этой книги. Раздел составлен на основании их практического опыта наблюдений во время службы в группе кораблей охранения, а также по материалам граммофонных записей показаний на заседании следственной комиссии в Чарльзтауне о потерях конвоя «ONS-92» (май 1942 г.) и по данным многочисленных отчетов командиров кораблей охранения, как например, кэптана Филлипса — конвой «ON-41», дек. 1941 г., кэптана Коэна — конвой «NH-157» и «ON-22», октябрь-ноябрь 1941 г., кэптана Дейо — конвой «NH-152», окт.-ноябрь 1941 г., командира канадского корвета «Примроуз» о конвое «SC-94». Дополнительные данные взяты из «Административной истории Атлантического флота», II, стр. 87-88.

ных перевозок и движения судов, вызванных войной. В мирное время большая часть сообщений передавалась судам по радио без зашифровки. Дежурный радист подтверждал получение сообщения, когда он был уверен, что принял его правильно, если же какая-либо часть сообщения вызывала сомнения, он мог потребовать повторения его передачи. Таким образом отправитель немедленно мог получить гарантию и быть уверенным в том, что его сообщение получено адресатом. С ростом угрозы подводных лодок становилось крайне опасным обнаруживать места нахождения своих судов в море и ввиду того, что даже самая краткая радиопередача могла быть зафиксирована радиопеленгатором противника. Поэтому было приказано соблюдать радиомолчание, но в то же время было совершенно необходимо, чтобы с командирами кораблей, находившимися в море, поддерживалась хотя бы односторонняя связь. В связи с этим военно-морским флотом США применялась система радиопередач, известная под названием системы «Фох»¹.

Морское донесение разделяется на две главные и одинаково важные части: заголовок и текст. Заголовок содержит зашифрованные сокращения имени отправителя, один или несколько адресов и различные указания в отношении

¹ Система «Фох» весьма активно применялась в течение целого ряда лет до войны, но в то время многие трудности не были предусмотрены. Объем масштабов связи в условиях все увеличивавшегося состава ВМС США создавал все новые и новые трудности.

передачи донесения. Для того, чтобы противник не смог установить поименный перечень судов, применялись кодированные позывные, которые ежедневно менялись. Текст, подобно заголовку, также шифровался. Сообщения судам сначала отправлялись одной из трех главных радиостанций, расположенных в Вашингтоне, Сан-Франциско и Перл-Харборе, которые были ответственными за передачу сообщений определенному кораблю или судну. Одной из этих станций сообщение сразу же передавалось на станцию «Фох»¹, которая представляла собой мощный длинноволновый низкочастотный передатчик, откуда сообщения передавались сразу одно за другим по несколько раз в день, согласно расписанию. Передача производилась по азбуке Морзе со сравнительно малой скоростью — 18 слов в минуту, так что даже недостаточно опытный радист мог принять ее. Однако по мере того, как количество сообщений для передачи все время увеличивалось, пришлось увеличить и скорость передачи, а система «Фох» достигла максимальной напряженности — почти круглосуточных радиопередач.

На борту всех судов и кораблей охранения было необходимо нести круглосуточную ради-

¹ Значительным преимуществом этой системы, кроме соблюдения ее секретности, являлось то, что при передаче большей части сообщений по одной сети требовалось сравнительно небольшое количество радистов и приемников. Малым судам приходилось следить за одной или двумя радиосетями оперативных соединений, дополнительно к сети «Фох».

овахту. Радисты записывали все материалы, передававшиеся станцией «Фох»; они же должны были сделать выборку из всех сообщений и дать шифровальщику только те сообщения, которые относились к их судну. В тех же случаях, когда слышимость была плохая или радист был столь неопытен, что не мог записать зашифрованного текста с достаточной точностью, чтобы шифровальщик мог расшифровать его, не было никакой возможности получить повторение сообщения. А в условиях отсутствия практики подтверждения получения сообщений отправитель был вынужден считать, что сообщение было получено и понято. «Разгадывание» искаженных текстов сделалось искусством, хотя и презиралось практиками, которые занимались им. Для того, чтобы сообщения, требовавшие немедленного выполнения, могли направляться вне очереди, отправители установили 5 степеней очередности, начиная от «срочный» и «замедленный».

Несрочное сообщение, находившееся в процессе передачи, могло быть прервано, если на передачу поступило «срочное» или «оперативно важное» сообщение. Но даже такая организация не была непогрешимой. Командиры и флагманы часто злоупотребляли своими привилегиями, указывая на своих документах необходимость первоочередной передачи, тогда как само содержание сообщения этого вовсе не требовало, благодаря чему задерживалась передача действительно важных сообщений. «Срочные» сообщения, которые были совсем несрочными, поступали настолько часто, что когда поступало действительно срочное

сообщение, офицер-шифровальщик имел достаточно времени, чтобы допить свой кофе, а потом уже приступить к расшифровке. Больше того, на флоте сохранился старый обычай (упраздненный адмиралом Кингом в середине 1942 г.), согласно которому командиры кораблей, желавшие знать все, что происходит на флоте, заставляли свои бюро шифровальщиков расшифровывать почти все передачи «Фох», даже те, которые их совершенно не касались. Поскольку радисты распределялись по кораблям с учетом характера сообщений и специфики каждого корабля в отдельности, то такая практика приводила к крайнему переутомлению радистов.

Все сообщения американским кораблям охранения передавались также по системе «Фох». Круглые сутки американские корабли должны были нести вахту и следить за волной Вашингтона, а находясь в европейской части Атлантического океана, они должны были следить также за сообщениями радио Уайтхолла, откуда, после перехода руководства конвоями к Адмиралтейству, могли быть более срочным порядком получены сообщения о необходимости внезапного изменения курса и другие чрезвычайные сообщения. Перед войной даже предполагалось, что совместные операции английского флота и флота США потребуют общего кода. Вполне понятно, что каждый из флотов предпочитал свою систему. Американские специалисты связи видели, что код, предложенный Адмиралтейством, составленный так, чтобы противник не мог раскрыть его, был настолько сложным, что рас-

шифровка сообщений 'налагала слишком большие трудности на младших офицеров, совершенно незнакомых с этой системой и работавших не в спокойной конторе на берегу, а на эсминце, который все время бросало из стороны в сторону посреди Атлантического океана¹.

Основные информационные данные о передвижении германских подводных лодок и об их местонахождении получались обоими флотами от береговых высокочастотных радиопеленгаторных станций HF (DF), пеленги которых наносились на планшеты в Вашингтоне и Лондоне. Затем они направлялись на станцию в виде ежедневного секретного бюллетеня, сообщавшего предполагаемые пункты и направление движения². Хотя эти засечки пеленгов редко бывали точными в пределах 50 и 100 миль, если они были получены во время, они все же давали возможность командиру кораблей охранения отдать

¹ Я получил несколько сообщений, закодированных этим цифровым шифром, но как и на опыте прошлого, так и теперь я никогда точно не знал, понял ли я подлинный смысл послания. Все офицеры эсминцев, охранявших конвой, протестовали против использования этого шифра (кода), и после этого нам не приходилось больше сталкиваться с ним. Кроме того, отвратительная практика загромождения текста сообщения различными заметками для офицеров связи на берегу, налагают дополнительное бремя на работу шифровальщиков на эсминцах и корветах. Я обращал внимание наших начальников связи на трудности, с которыми приходится сталкиваться офицерам-шифровальщикам, работающим в тяжелых условиях на эсминцах и корветах (кэптен Джош Хефферман. Отчет об операциях по охранению конвоя «НХ-178». 21 марта 1943 г.).

² См. главу VI. Раздел 3 в отношении подробного устройства этой системы.

приказание об изменении курса или придерживаться курса уклонения от противника, что позволяло избегнуть «волчьей стаи».

По признанию адмирала Деница, эти отклонения от основного курса в море часто расстраивали планы его подводных лодок. Однако было несколько случаев, когда ежедневная сводка о позициях германских подводных лодок, которые угрожали конвоям, поступала к командиру кораблей охранения только к вечеру, когда было невозможно прибегнуть к изменению курса без световых сигналов, использование которых ночью было запрещено. В таких условиях приходилось работать до конца 1942 г¹.

Между судами самого конвоя также существовали свои особые трудности связи. Сообщения могли быть посланы восемью различными способами: громкоговорители, семафоры или международная флажная сигнализация — (днем), световая сигнализация — (ночью), паровые свистки, радиотелефон, обыкновенные радиопередатчики, или использование ратьера как днем, так и ночью.

¹ Например, в августе 1942 г. конвой «SC-95», который понес тяжелые потери, получил 9 сообщений о германских подлодках от командующего флотом, одно от адмиралтейства и одно от командующего зоной западных подлодок. Для передачи сообщений главнокомандующего с момента их подачи на радиостанцию Вашингтона и до момента их получения кораблями охранения конвоя требовалось от 2 ч 24 мин. до 11 ч 57 мин. Однако адмиралтейство получало сообщения через свою сеть в течение 1 ч 57 мин., а для передачи их командующему зоной западных подводных лодок требовалось всего 35 мин. (Отчет командира группы охранения конвоя «SC-95» командующему Атлантическим флотом).

Торговые суда, особенно иностранные, не умели применять флажную сигнализацию и очень медленно разбирали ее. Военно-морской флот США не имел возможности обеспечить их квалифицированным обслуживающим персоналом или предоставить им необходимое оборудование.

Особенные трудности отмечались в случаях необходимости установления связи между кораблями охранения и самолетами. Так, в октябре 1941 г. самолет, базировавшийся в Арджентия, установил местонахождение конвоя, но не мог передать эти данные на эсминец, который должен был присоединиться к этому конвою и вынужден был наводить эсминец, летя в направлении конвоя.

Лучшим методом связи внутри конвоя являлся радиотелефон (JBS)¹. Ультравысокочастотные волны быстро поглощаются землей (пространственные волны этой же частоты обычно не отражаются ионосферой), благодаря чему они обычно распространяются на расстояние не более 30 миль от передатчика и не могут быть услышаны германскими подводными лодками, а пеленгаторы подводных лодок могут засечь пеленг на таких частотах только в самых редких исключениях².

¹ На торговых судах аппараты «JBS» установлены не были; в 1943 г. эти суда были снабжены небольшими портативными радиотелефонными установками.

² Вследствие уверенности в сохранении секретности при использовании этого метода, сообщения часто передавались незашифрованными. Иногда суда в другой части света могли принимать сигналы, которые вследствие какого-то явления отражались от ионосферы.

Каждая группа кораблей охранения приняла простой код для радиотелефонных переговоров при помощи аппаратов «ТBS», как для названий судов конвоя и кораблей охранения, так и для указания координат в случае необходимости изменения курса, или установления контакта с противником. Однако использование радиотелефонии (или любой радиоустановки), за исключением тех случаев, когда уже установлен контакт с подлодкой противника, не рекомендовалось, так как переговоры между судами конвоя могли быть подслушаны находящейся поблизости германской подводной лодкой, и даже если бы она не поняла их содержания, то все же по ним могла обнаружить местонахождение конвоя. Поскольку пользование любым из видов световой сигнализации ночью было строго запрещено, то единственно приемлемыми средствами связи внутри конвоя являлись паровые свистки и переговорные трубы. Иногда бывало такое положение, когда командир кораблей охранения по получении жизненно важной информации, переданной береговыми радиостанциями, расположенными на расстоянии нескольких тысяч миль от кораблей, не был в состоянии передать это сообщение кораблям своей группы охранения конвоя¹.

Хотя было более важным получить ценную информацию для наших кораблей, чем препятствовать получению ее противником, в течение первого года войны в Атлантике морское министерство уделяло особое внимание сохранению секретности связи и в погоне за этим иногда упускало из виду основные задачи и назначение связи.

Проблема обеспечения горючим

Из опыта сопровождения конвоев в период, предшествовавший официальному объявлению войны, можно было не только извлечь уроки тактического порядка, о которых уже говорилось ранее, но и вести целый ряд усовершенствований в области вооружения и оснащения эсминцев. В первую очередь встала проблема об эсминцах ближнего действия водоизмещением 1200 тонн с малым запасом топлива. Эти корабли старой конструкции были построены на основании опыта Первой Мировой войны, когда от кораблей охранения требовался всего лишь 48-часовой переход для сопровождения конвоя, за которым следовал 12-часовой переход к новому месту рандеву для встречи нового конвоя и затем 48-часовой переход при сопровождении этого конвоя к западному полушарию.

В 1941—1942 гг. требования, предъявлявшиеся к кораблям охранения, были таковы, что каждому американскому эсминцу приходилось пройти путь Арджентия — место рандеву в западной части Атлантического океана — место рандеву в восточной части Атлантического океана — Исландия, или тот же маршрут в обратном

¹ Американский эсминец «Ингрхэм» был потоплен. Вместе с ним погиб весь экипаж, за исключением 11 человек. Американский эсминец «Бак» был серьезно поврежден в результате столкновения судов внутри конвоя 27 августа 1942 г., когда эти эсминцы использовались в качестве посыльных кораблей, для передачи судам конвоя приказов, которые из опасения быть обнаруженными противником не передавались сигналами прожектора.

направлении, на что требовалось по меньшей мере 10 дней плавания. В хорошую погоду, при переходе по прямому курсу без конвоя, эсминец ближнего действия типа «Эллис» израсходовал всего 25 галлонов жидкого топлива на одну милю, но тот же самый корабль, сопровождающий конвой, направлявшийся к Западному полушарию, в октябре израсходовал около 50 галлонов на одну милю. Эти корабли совершенно не могли, особенно в зимнюю погоду, проводить активных наступательных патрульных операций, которые стали обязательны после инцидентов с эсминцами США «Кирни» и «Рубен Джеймс».

Весьма характерным является опыт эсминцев, сопровождавших конвой «ON-41». Группа кораблей охраны вышла из Рейкьявика 2 декабря 1941 г., чтобы южнее Исландии встретить конвой, направлявшийся в США. Конвой прибыл к месту встречи с опозданием на 2 дня, и наконец был встречен американскими эсминцами в районе восточнее назначенного пункта.

Впоследствии было организовано снабжение кораблей охраны горючим непосредственно в открытом море с торговых танкеров, входивших в состав конвоя. Пополнение запаса горючего в море не являлось нововведением в истории военно-морского флота США, однако до войны эта операция проводилась в основном в тихую погоду и только военными нефтеналивными судами, у торговых же танкеров не было ни специальных устройств, ни обслуживающего персонала для этого. Но, применив и усовершенствовав этот метод на опыте трансатлантических конвоев,

американские моряки добились того, что эсминцы ближнего действия и даже корветы могли пересекать Атлантический океан и вполне успешно выполнять свои функции. Впервые метод заправки горючим кораблей в море был применен в начале июня 1942 г. на четырехтрубном эсминце «Бэббит». После одного или двух раз заправки горючим с танкера конвоя эсминец был в состоянии активно проводить патрульные операции и производить поиск далеко впереди конвоя на всем протяжении пути от Англии до места рандеву в западной части Атлантического океана, откуда он мог бы дойти до Бостона со скоростью в 20 узлов. С этого времени в течение всех зимних месяцев 1943 г. корабли охранения этой группы производили по крайней мере один раз заправку горючим при каждом переходе через Атлантику и ни разу не выходили из строя вследствие недостатка топлива. Во время одного плавания корабли охранения произвели 20 заправок горючим (некоторые из них пополняли свои запасы по 4 или 5 раз) с четырех танкеров, которые были специально оборудованы для снабжения горючим в открытом море¹.

Недостаток пригодных для охранения конвоев кораблей является самым серьезным затруднением этого периода. Катер береговой охраны «Кэмпбелл» использовался в качестве корабля охранения конвоя «НХ-159» в ноябре 1941 г. и оказался настолько соответствующим этой службе, что

¹ Сообщение командера Найта Прайора, отдел противолодочных операций Атлантического флота.

большая часть таких же кораблей типа «Трежерри» была привлечена в качестве кораблей охраны конвоев. Эти крупные катера дальнего действия обладали всеми качествами эсминца, за исключением скорости и возможностей использования торпед, что при сопровождении конвоев не являлось недостатком. Катер береговой охраны США «Александр Гамильтон» был торпедирован и потоплен в 10 милях от побережья Исландии 29 января 1942 г. когда он вел на буксире выведенное из строя транспортное судно снабжения¹.

4) Первый американский конвой на восток «WS-124»²

Независимо от американской общественности, военно-морской флот США начал завоевывать авторитет в самых отдаленных странах мира, даже еще до официального вступления США в войну. В конце лета и вообще к концу 1941 г. положение Великобритании и ее союзников быстро ухудшалось.

Россия находилась в трудном положении; Греция и о. Крит были захвачены немцами; Ромель снова выбил англичан из всех пунктов, недавно захваченных ими на территории Северной Африки. Многие предсказывали, что до на-

¹ Журнал боевых действий начальника оперативной базы в Исландии.

² Отдел службы движения и маршрутов конвоев морского министерства. Дело конвоя «WS-124». Отчет об операциях. Беседы с офицерами из состава конвоя.

ступления рождества державы Оси будут иметь в своем распоряжении все три выхода на Средиземное море: Гибралтар, Дарданеллы и Суэцкий канал. Присылка подкреплений или английских войск на Ближний и Дальний Восток была крайне необходимой, но Адмиралтейство не могло выделить судов для столь длительного перехода вокруг Африки. Восточная часть Средиземного моря сделалась «нашим морем» для держав Оси и «закрытым морем» для Англии.

Единственной силой, которая могла оказать помощь при создавшемся положении, являлся военно-морской флот США. После совещания английских, канадских и наших военно-морских представителей в Вашингтоне командование военно-морского флота США дало согласие выделить оперативное соединение, состоящее из крупных транспортов и наиболее мощных кораблей охранения, для переброски дивизии английских войск (в составе более чем 20 000 человек офицеров и рядовых) из Галифакса на Ближний Восток. Расходы на продовольствие для английских войск оплачивались из фондов ленд-лиза, тогда как все остальные расходы были возложены на военно-морской флот США. Английским войскам пришлось на время пути подчиниться уставу и правилам ВМС США в таких вопросах, как якорные стоянки, учебные пожарные тревоги и запрещение употребления спиртных напитков на борту кораблей. В противоположность всем предыдущим конвоям, данный конвой состоял полностью из американских судов и команд; исключением являлись только пассажиры.

Весь конвой и группу кораблей охранения возглавлял контр-адмирал Артур Кук — командующий ВВС Атлантического флота. Его флагманским кораблем был эсминец «Рэйнджер». Конвой имел название «Уиллиан Сэйл», его сокращенное официальное название было «WS-124». Командиром конвоя являлся кэптен Бэри, шедший на войсковом транспорте «Маунт-Вернон». Этот транспорт и транспорт «Уэйкфилд», оба водоизмещением по 24 289 тонн, а также транспорт «Уэст-Пойнт» водоизмещением на 2000 тонн больше предыдущих, недавно были переоборудованы в войсковые транспорты из трех крупнейших лайнеров торгового флота США: «Вашингтон» и «Америка»¹. (Полный состав конвоя указан на стр. 342.)

Поскольку было получено сообщение о том, что группа кораблей охранения, сопровождавшая английские транспорты в Галифакс, испытывала недостаток горючего, 8 ноября 1941 г. туда были высланы американские эсминцы, чтобы оказать помощь при сопровождении войсковых транспортов. В то время, как люди были переброшены на американские транспорты, эсминцы быстро совершали переход в залив Каско и обратно для пополнения запасов горючего и продовольствия. Конвой в полном своем составе вышел из Галифакса 10 ноября и направился в Тринидад через пролив Мона, где прикры-

¹ На войсковом транспорте «Уэст-Пойнт» за время войны в Европу было перевезено более 350 000 американских войск.

тие с воздуха было обеспечено морскими самолетами «VP-31» ВМС США, базировавшимися на аэродром Борникен в Пуэрто-Рико¹.

В Тринидаде оперативное соединение пополнило свои запасы горючим, но ни один из эсминцев не был в состоянии сопровождать конвой без последующего пополнения запасов горючего в море на протяжении длительного перехода к южной части Атлантического океана, протяжением 6000 миль. Предполагалось, что будет возможно пополнить запасы горючего в Ресифи, но этот порт находился слишком близко от Тринидада и не спасал положения. В связи с этим 19 ноября к конвою присоединился американский военный танкер «Кимаррон», который дважды снабжал эсминцы горючим на пути в Европу и два раза — на обратном пути.

Приблизительно в пункте 17° южной широты и 20° западной долготы авианосец «Рэйнджер» вышел из строя и возвратился обратно через Тринидад в сопровождении эсминцев «Трайпп» и «Ринд». Кэптен Бэттл, шедший на «Куинси» заменил адмирала Кука. На транспорте «Леонард Вуд» вышел из строя паровой котел, и транспорт продолжал путь из Тринидада самостоятельно. Благодаря изобретательности его старшего инженер-механика, были установлены переносные воздуходувки чтобы создать искусственную тягу и увеличить скорость сгорания, и после исправления повреждений

¹ Журнал боевых действий пач. морской пограничной зоны Карибского моря за 1942 г. Вступление 12.

транспорт снова догнал конвой. Когда конвой приближался к побережью Африки, от Адмиралтейства было получено сообщение о том, что впереди по курсу конвоя вдоль побережья шли по меньшей мере четыре германские подводные лодки в сопровождении плавучей базы подводных лодок «Питон».

Вскоре после этого было получено сообщение о том, что английский крейсер «Дорсетшир» 1 декабря потопил «Питон», в районе 27°53' южной широты. Ему не удалось обнаружить подводных лодок, которые, по-видимому, были вынуждены повернуть обратно, будучи лишенными своей плавучей базы на таком большом расстоянии от своих баз.

Между 6 и 8 декабря юго-восточный шторм заставил конвой замедлить ход и изменить курс ввиду того, что эсминцы не могли вести стрельбу в условиях сильного шторма. За это время Япония уже оказалась в состоянии войны с США и с Англией. Конвой «WS-124» — прибыл в Кейптаун (8132 мили от Галифакса) 9 декабря 1941 г. А через два дня Германия и Италия объявили войну США.

Согласно первоначальному соглашению этот конвой должен был перейти по прибытии в Кейптаун под контроль Адмиралтейства и охраняться английскими силами, поскольку американские корабли охранения были крайне необходимы в другом месте¹. Первоначальным ме-

¹ Однако они продолжали сопровождать конвой до порта Дурбан, прежде чем повернуть обратно.

стом назначения транспортов являлась Басра, расположенная у входа в Персидский залив, но создавшееся новое военное положение заставило Адмиралтейство принять новое решение. Войсковой транспорт «Маунт-Вернон» высадил свои войска в Сингапуре, откуда он получил приказание отправиться в Суэц, чтобы перевести австралийские войска из Египта в Коломбо и Фрэмантль. В Австралии он принял на борт несколько беженцев из Коррехидора, спасшихся во время морского боя в Яванском море и эвакуированных из Голландской Индии. Затем транспорт направился в Сан-Франциско через Веллингтон (Новая Зеландия), прибыв туда в марте 1942 г. Конвой под командованием кэптана Келли, шедшего на транспорте «Уэст-Пойнт» сопровождаемый английским крейсером «Дорсетшир» от Дурбана, прибыл 27 декабря в Бомбей. Затем суда были направлены в Сингапур, где транспорт «Уэйкфилд» был поврежден бомбой, сброшенной японским самолетом, в результате попадания которой были убиты все, находившиеся в корабельном лазарете. В Бомбее на транспорте был произведен временный ремонт и он возвратился в США через Кейптаун.

Никаких недоразумений во время перевозки английских войск на американских кораблях не было, однако по нашим понятиям и стандартам австралийские войска оказались очень недисциплинированными. Характер руководства транспортными операциями со стороны английских и колониальных властей оставили у морских офицеров США впечатление полного разложения.

Командующие английскими силами и местные власти все время пререкались и ссорились, и было трудно получить от них какие-либо связные указания в отношении использования и дальнейших передвижений американских кораблей¹. По всей вероятности у наших союзников создалось бы такое же впечатление о нашей организации во время падения Манилы.

Являясь операцией дальнего действия, покрывающей расстояние, превышающее окружность земного шара, сопровождение конвоя «Уильям Сэйл» американскими военными кораблями было проведено успешно. Весьма сомнительно существовал ли еще когда-либо такой конвой, который эскортировался на такое далекое расстояние и имел такое небольшое количество неудач.

Оперативная группа Т.9. 14.4.

Конвой WS-124

Командир — контр-адмирал Артур Кук (флагманский корабль авианосец «Рэйнджер»).

CV 4 «Рэйнджер»

— капитан Харрил

CA 39 «Куинси»

— капитан Баттл (мл.)

CA 44 «Винсешес»

— капитан Рифкол

AP 22 «Маунт-Вернон»

— капитан Бери

¹ Телеграмма представителя ВМС США из Сингапура (капитан Дайер).

- AP 25 «Леонард Вуд»
— командер Бродбери
AP 26 «Джозеф Дик»
— командер Харвуд
AP 24 «Оризаба»
— кэптен Гульбрансон
AP 21 «Уэйкфилд»
— командер Скэммел
AP 23 «Уэст-Пойнт»
— кэптен Келли
AO 22 «Кимаррон»¹
— командер Редфилд

Охранение

8-я эскадра эсминцев — кэптен Кинкэйд²

- DD 419 «Уэйнрайт»
— лейтенант-командер Льюис
DD 362 «Моффет»
— командер Хейсман

17-й дивизион эсминцев — командер Свенсон

- DD 358 «Мак-Дугал»
— командер Мадейра
DD 359 «Уинслоу»
— командер Холкомб

16-й дивизион эсминцев — командер Купер

- DD 402 «Мэйрайт»
— лейтенант-командер Тейлор

¹ Присоединился к конвою 19 ноября 1941 г. в Тринидаде.

² Кэптен Кинкэйд был откомандирован в Тринидад, произведен в звание контр-адмирала и направлен на Тихий океан в качестве командующего 5-й дивизией крейсеров. Командер Свенсон был переведен с эсминца «Мак-Дугал» на эсминец «Уэйнрайт» и назначен командиром охранения конвоя.

DD 404 «Рид»

— командер Рид

DD 405 «Роуэн»

— лейтенант-командер Гаррисон

DD 403 «Трайп»

— лейтенант-командер Кэмпбелл

Глава VI

НАСТУПЛЕНИЕ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1942 г.

(январь—июль 1942 г.)

1. Трансатлантические конвои

(декабрь 1941 — июнь 1942 г.)

В 16 ч 10 мин. 8 декабря 1941 г. конгресс США объявил состояние войны с Японией. По всем имеющимся данным, до момента нападения японцев на Перл-Харбор ни германское, ни итальянское правительства не были информированы об этом заранее¹.

Тем не менее, Гитлер воспользовался агрессивным актом Японии, чтобы отказаться от своей политики уклонения от открытых военных действий против США и 11 декабря 1941 г. объявил войну США. Муссолини послушно последовал за ним. В тот же

¹ В германском журнале боевых действий морского штаба от 7 декабря 1941 г. указывается, что нападение на Перл-Харбор, так же как и на Сингапур явилось «полной неожиданностью».

день, в 15 ч 30 мин. конгресс США объявил о состоянии войны с Германией и Италией.

В середине ноября маршрут трансатлантических конвоев был изменен и проложен ближе к северу, около берегов Гренландии. При этом место randеву кораблей охранения конвоев значительно приблизилось к Исландии. Преимуществом такого измененного маршрута явилась возможность обеспечения конвоям поддержки авиации, базировавшейся на Исландии. Однако отрицательной чертой нового маршрута являлась суровая штормовая зимняя погода, обычно уменьшающая радиус действия акустических приборов, и поэтому благоприятствующая операциям подводных лодок.

Адмирал Кинг, назначенный 20 декабря 1941 г. главнокомандующим ВМС США в возрасте 63 лет, через 10 дней после этого назначения был освобожден от обязанностей командующего Атлантическим флотом¹. Вместо него на этот пост был назначен адмирал Ройял Ингерсон. Тем не менее адмирал Кинг продолжал выполнять многие из своих прямых функций — не из желания сохранить свою власть над Атлантическим флотом, а потому, что командование Атлантического флота

¹ См. биографические данные на стр. 230. Приказом № 0096 от 12 марта 1942 г. президент Рузвельт объединил обязанности (посты) главнокомандующего ВМС США и начальника морских операций и 26 марта адмирал Кинг был назначен начальником морских операций, вместо адмирала Старка. В тот же день вице-адмирал Хорн, служивший с адмиралом Кингом в главном военно-морском совете, был назначен на пост заместителя начальника морских операций.

находилось на кораблях и не хватало необходимых средств связи для ведения столь сложной войны, какой становилась война на Атлантическом океане.

Характеристику «непреклонного человека», которую дал Мэхэн сэру Джону Джервису, в точности можно было отнести и к адмиралу Кингу. Высокий, худощавый, собранный, с пронизывающим взглядом карих глаз, большим римским носом и с волевым подбородком, он как бы олицетворял собой военно-морское командование и являлся неотъемлемой частью военно-морского флота США. Со дня своего поступления в военно-морскую академию в 1897 г. Кинг оказывал большое внимание на своих товарищей. Он был моряком из моряков, который не знал и не представлял себе другой жизни, кроме службы во флоте. Он твердо верил, что все, что было хорошо для военно-морского флота, было хорошо для США, для Западного полушария и даже для всего мира. Он в совершенстве владел искусством военно-морской стратегии и тактики, имел энциклопедические знания в области военно-морского дела, отличался колоссальной работоспособностью и энергией и был абсолютно неподкупным. В период своей 41-летней службы в военно-морском флоте США он занимал все офицерские должности и на каждом посту проявил незаурядные способности. Весьма одаренный человек с недюжинным умом, он не терпел глупцов и слабовольных людей. Все в военно-морском флоте уважали его, однако его больше боялись, чем любили.

Он ненавидел рекламу, никогда не следовал моде и приводил в отчаяние журналистов, которым приходилось брать у него интервью. В противоположность адмиралу Старку, он принимал решения быстро и не любил много советоваться с другими. Когда кто-либо пытался спорить с адмиралом Кингом, заходя чересчур далеко, на его лице появлялось характерное мрачное выражение, свидетельствующее о том, что он уже принял решение и дальнейшие споры бесполезны.

Являясь твердым, жестким и решительным человеком, Кинг, казалось, был создан для того, чтобы разрешать самые трудные проблемы и выходить из любого самого трудного положения, перед каким когда-либо оказывался морской командующий, а также руководить умело и справедливо величайшим в мире военно-морским флотом.

Не являясь льстецом и придворным по своей натуре, он питал чувство доверия и уважения по отношению к президенту Рузвельту. Эти два человека, в известном смысле, дополняли друг друга. У каждого из них было то, чего не доставало другому и вместе с генералом Маршаллом, у которого сочетались качества и того и другого, они представляли собой идеальное руководство для обеспечения победы. Республика никогда не имела более способных, самоотверженных и честных слуг, чем эти три человека.

Адмирал Кинг привез с собой в Вашингтон контр-адмирала Ричарда Эдварда (бывшего ко-

мандующего подводным атлантическим флотом США), который был назначен на пост заместителя начальника штаба¹.

Контр-адмирал Расселл Уилсон², ранее начальник военно-морской академии, был назначен начальником Главного морского штаба.

Кроме того, вместе с адмиралом Кингом в Вашингтон прибыли другие члены штаба Атлантического флота: начальник оперативной и боевой подготовки кэптен Лоу и адъютант Кинга командер Рассел. Заместителями начальника штаба были назначены контр-адмиралы Ричмонд Тернер и Виллис Аугустус Ли, которые уже работали в аппарате начальника морских операций. Когда Тернер получил назначение на Гвадалканар, вместо него на пост заместителя начальника штаба по планированию был назначен контр-адмирал Чарльз Кук-мл. («Сэвви»).

Не касаясь этих трех основных фигур — Эдвардса, Уилсона и Кука, а также Хорна, занимавшего пост заместителя начальника морских операций, адмирал Кинг производил постоянные перемещения в своем штабе. Старшие

¹ Начальник штаба с 1 сентября 1942 г.

² В августе 1942 г. был назначен приказом на службу в Тихоокеанском флоте, но по состоянию здоровья был признан непригодным для морской службы. Возвратился в Вашингтон в должности заместителя командующего Тихоокеанским флотом. В ноябре 1942 г. был назначен членом объединенного стратегического гидрографического комитета объединенного совета начальников штабов. 1 декабря 1942 г. числился в списках как зам. командующего флотом, но фактически являлся членом штаба адмирала Кинга.

офицеры, беспрестанно вводившиеся в состав штаба, вызывались с различных театров военных действий, служили в аппарате главнокомандующего в течение нескольких месяцев или года, а затем снова отсылались на флот. Таким образом это была тенденция привлечения к руководству военно-морским флотом офицеров, непосредственно участвовавших в боевых действиях и имевших возможность внести в работу аппарата свой боевой опыт.

Поскольку охранение конвоев приобретало с каждым днем все большее и большее значение и требовало усиления средств связи, адмирал Кинг сохранил за собой руководство этими операциями, осуществляя его теперь не из Ньюпорта, а из Вашингтона. Вскоре после его назначения главнокомандующим флотом США он организовал обмен мнениями с Адмиралтейством по вопросу охраны конвоев.

Кинг считал, что оборона коммуникаций становилась задачей исключительно тяжелой вследствие «трудностей их охранения... метеорологических условий и значительных повреждений судов во время штормов». Эти трудности, по его мнению, должны были все время нарастать. Кроме того, Кинг полагал, что базы Арджентия и Хваль-фьорд являлись далеко не совершенным убежищем для судов. Исходя из всего этого, адмирал Кинг предсказывал «неизбежность атак и операций подводных лодок у Атлантического побережья США в самом ближайшем будущем с тем, чтобы воспользоваться хорошо известной «слабостью нашей береговой оборо-

ны». Он заявил, что, исходя из вышеизложенного, необходимо:

1) коммуникационные линии трансатлантических конвоев сместить к югу;

2) три оперативных группы канадских эсминцев ближнего действия использовать в качестве местных групп охранения конвоев от Галифакса до меридиана, пересекающего мыс Фарвель;

3) шесть или семь групп канадских эсминцев дальнего действия использовать для эскортирования конвоев до места рандеву с английскими кораблями охранения около 22° западной долготы (приблизительно 500 миль от Северной Ирландии), после чего канадские корабли могли следовать в Лондондерри для заправки горючим¹. Адмиралтейство дало согласие на это предложение.

Затем было договорено, что быстроходные конвои «НХ» должны были сопровождаться американскими эсминцами до места рандеву, откуда эсминцы также должны были следовать в Лондондерри для заправки горючим, а затем сопровождать обратно в США быстроходный конвой.

¹ Расход горючего является значительно меньшим у кораблей охранения, идущих прямым курсом с нормальной крейсерской скоростью в 12–15 узлов, чем у кораблей охранения, сопровождающих конвой с малой скоростью хода. Адмиралтейство также внесло предложение о том, чтобы в канале Сас Йорге у Азорских островов, корабли пополняли свои запасы горючего с танкеров, но главнокомандующий ВМС США отклонил это предложение, считая, что этот район находится слишком далеко от ближайшего места рандеву.

Во избежание продолжительных стоянок в Арджентия и Харлфьердер, эсминцы должны были отправляться в Бостон для осмотра и текущего ремонта во время перерыва между переходами. Корабли охранения, следовавшие из Исландии до места randеву с английскими кораблями охранения, должны были охранять также суда, перевозившие снабжение для Исландии. Маршруты быстроходных конвоев проходили южнее курса по дуге большого круга от мыса Рейс до мыса Маллин (Ирландия).

Командующему оперативным соединением 24 адмирал Кинг поручил оперативный контроль и руководство кораблями охранения всех конвоев торговых судов в стратегической зоне США в северной части Атлантического океана. На адмирала Ингерсола была возложена ответственность за охранение войсковых транспортов.

Эта новая обязанность была возложена на военно-морской флот США в связи с официальным объявлением состояния войны между США и державами Оси. Организации конвоев войсковых транспортов уделялось большое внимание, поскольку военная программа страны предусматривала немедленную переброску частей американской армии в Англию для прохождения там военной подготовки. Поэтому было важно, чтобы у нас не ощущалось недостатка в транспортных средствах для обеспечения переброски войск, как это имело место в 1918 г. Первым конвоем для перевозки американских войск в Англию явился конвой «А-1», в состав которого входили два английских войсковых транспорта и

два английских корабля охранения, вышедшие из Галифакса 10 января 1942 г. и прибывшие в Лондондерри приблизительно через две недели. Таким образом, до вторжения в Северную Африку (октябрь 1942 г.) все американские солдаты перевозились через океан по северному трансатлантическому пути.

В феврале 1942 г. после того, как шесть небольших конвоев войсковых транспортов (NA) были отправлены в Европу (только один из них шел в сопровождении американских эсминцев), из состава военно-морского флота США был сформирован целый ряд объединенных конвоев, известных под условным обозначением «NA» и «AT». В состав этих конвоев входило значительно большее количество войсковых транспортов, и для них было обеспечено мощное охранение из американских эсминцев¹. Например, конвой «AT-15» вышел из Нью-Йорка 30 апреля, а конвой «NA-8» — из Галифакса 3 мая. Они соединились около залива Чедабукто. Объединенный конвой состоял из 17 транспортов, причем из них один следовал до Арджентия и четыре — до Исландии. Конвой шел в охранении американского линкора старой конструкции «Нью-Йорк», легкого крейсера «Бруклин» и 12 американских эсминцев. В конвоях такого типа обычно бывало больше кораблей охранения, чем транспортов, и для выполнения этой ответственной задачи в число

¹ Первый конвой «AT-12» состоял из 15 транспортов и 18 кораблей охранения и вышел из Нью-Йорка 19 февраля 1942 г.

кораблей охранения обычно выделялось значительное количество эсминцев. Кроме того, конвои войсковых транспортов охранялись дирижаблями и самолетами, имевшимися в наличии на конечных пунктах пути следования конвоев.

Часто конвои шли в условиях штормовой погоды, иногда бывали случаи их встречи с германскими подводными лодками, однако скорость в 12,5—14,5 узлов и сильное охранение являлись достаточной защитой для них, и они не потеряли ни одного судна и ни одного солдата.

Американские эсминцы, сопровождавшие войсковые транспорты и торговые суда, с января 1942 г. стали обслуживаться базой Лондондерри, которая до этого уже функционировала в течение нескольких месяцев. Использование этой базы вместо базы в Исландии, весьма приветствовалось моряками, эскортировавшими конвои.

Лондондерри — крепость суровых ирландских пресвитерианцев — могла представить весьма мало развлечений матросам по воскресным дням, однако после Рейкьявика она казалась им похожей на Кони-Айленд, а зеленая ирландская деревенская природа казалась раем по сравнению с голыми просторами Исландии. Ремонтные возможности были также значительно более обширные и совершенные, поскольку Лондондерри уже являлась крупной базой английских ВМС и главным атлантическим центром подготовки по проведению противолодочных операций. Такая система объединения в пределах одной базы и отдыха, и обучения дава-

ла возможность во время осмотра и ремонта судов и отдыха матросов обучать их необходимым навыкам по установлению звукового и зрительного контакта с подводной лодкой в зависимости от различных условий ее обнаружения.

В течение декабря 1941 г. и начала января 1942 г. корабли охранения не только конвоев войсковых транспортов, но и конвоев торговых судов устанавливали контакт с таким незначительным количеством подводных лодок противника, что торговые моряки стали легкомысленно относиться к вопросам затемнения судов и бездымности¹. Часто в пунктах рандеву кораблей охранения было невозможно установить связь в штормовую погоду, прикрытие с воздуха обеспечивалось не более, чем одним или двумя самолетами, которые пролетали только один или два раза над конвоем (иногда задерживались с обменом опознавательными сигналами до тех пор, пока в них не стреляли), а затем улетали. В начале весны 1942 г. организация прикрытия конвоев с воздуха значительно улучшилась. Командер Хейнеман сообщил, что во время следования конвоя «НХ-183» через Атлантику в начале апреля 1942 г. «действия воздушного охранения были весьма удовлетворительны. Морские самолеты, базировавшиеся на Ньюфаундленде, оказали огромную поддержку при

¹ Днем, при прохождении конвоя торговых судов, дым был виден на расстоянии более 30 миль, после того, как с 17 марта установилась ясная погода. Отчет командера Хангерфорда об операциях по охранению конвоя «НХ-179».

обнаружении места конвоя, а также при определении его курса, скорости, дистанции и условий видимости. На восточном флагмане в течение 12, 13 и 14 апреля было обеспечено почти постоянное прикрытие с воздуха; обмен позывными и сигналами производился быстро и давал эффективные результаты».

Часто наблюдалось отсутствие радиоаппаратуры, иногда радиоприборы не работали вследствие неправильной установки приемников и передатчиков или недостаточной квалификации и опыта обслуживающего персонала. Вследствие туманов, снегопадов или штормов конвои иногда рассеивались прежде, чем американские корабли охранения могли встретить их южнее Ньюфаундленда. Например, из состава конвоя «НХ-166», который находился в море в дни рождества, только 36 судов из первоначально запланированных 41 вышли из Галифакса и только 6 судов встретились с кораблями охранения в западном пункте рандеву. После поисков, производившихся в этом районе в течение 24 часов, кораблям охранения удалось, при помощи самолетов, обнаружить еще 22 судна (включая и судно командира конвоя), а остальные восемь судов не были обнаружены, и им пришлось следовать к месту назначения самостоятельно. Во время следования конвоя место рандеву три раза менялось из-за штормовой погоды, о чем сообщалось по радио из Вашингтона. Часто корабли охранения были вынуждены оставаться в Исландии из-за недостатка горючего, дожидаясь прихода своей смены.

Наблюдались некоторые трудности в установлении ровных и спокойных взаимоотношений между командирами групп охранения и командирами конвоев. Старший офицер группы охранения конвоя фактически всегда должен являться командиром всего конвоя. Однако в тот период обычно командиром группы охранения был офицер в звании лейтенант-командера, который не имел достаточного опыта эскортирования конвоев, и поэтому, он естественно не решался «конкурировать» с командиром конвоя, который обычно имел звание контр-адмирала английского военно-морского флота в отставке. Ввиду же того, что американские корабли охранения начинали эскорт трансатлантических конвоев с пункта рандеву в открытом море, командиры групп охранения не имели возможности присутствовать на совещаниях, которые созывались на базе до выхода конвоя в море и познакомиться там с командиром конвоя. К счастью, здравый смысл и сознание важности дела превалировали у той и другой стороны при установлении их взаимоотношений. Между командирами военных кораблей и торговых судов не было ссор и неприятностей, возникали лишь случайные недоразумения. Операции по эскорту конвоев в 1941—1942 гг. способствовали цементированию дружественных отношений между военно-морскими флотами Англии, США и Канады и их торговыми флотами значительно в большей степени, чем годы выступлений, речей и пожеланий.

Единственным эскортировавшимся американскими кораблями охранения конвоем, понесшим

тяжелые потери во время первых четырех месяцев 1941 г. являлся конвой «ON-67», состоявший из 35 судов, шедших строем восьми кильватерных колонн. Этот конвой пересекал Атлантический океан в направлении к Западному полушарию в полнолуние в феврале 1942 г. Корабли охранения конвоя, в составе американских эсминцев «Эдисон», «Лиэй», «Николсон» и «Бернаду» под командованием командера Мордау шли в южном направлении, чтобы соединиться с конвоем вблизи Исландии. Эсминец «Николсон» (единственный корабль, на котором действовал радар), обнаружил местоположение конвоя приблизительно через 24 часа после установленного времени randevu. Конвой шел в охранении канадского корвета «Элгома» и пяти английских эскортных кораблей, которые располагались по окружности на расстоянии 4000 ярдов (3,658 м) от конвоя. Спасательное судно «Тоуард»¹, на котором был установлен высококачественный радиопеленгатор, зафиксировало в 17:30 21 февраля сигнал гер-

¹ Спасательное судно «Тоуард» компании «Клайд Шиппинг» являлось первым судном, специально построенным как спасательное судно, обслуживающее конвои. Вторым таким судном было судно «Рэтлин». Эти суда были обеспечены специальным оборудованием, рассчитанным для нескольких сот спасений, на судах находился хирург английских ВМС и имелся лазарет с квалифицированным медицинским персоналом. Суда были оснащены новыми механизмами, включая особую большую глубинную сеть для захватывания захлебнувшихся и измазанных нефтью людей. (Радиопередача «BBC», напечатанная в «Америкен Симэн», IV № 3, лето 1944, стр. 129—133).

манской подлодки. Американский эсминец «Лиэй» произвел поиск по пеленгу, но почти через час возвратился обратно, так и не установив контакта с подводной лодкой. Последующие события показали отрицательные результаты такого кратковременного поиска. 22 февраля в 03:05 два судна были торпедированы и потоплены, по видимому, одной подводной лодкой (с которой не было установлено ни зрительного, ни звукового контакта), приблизившейся с внешней стороны охранения.

Спасательное судно «Тоуард» и эсминец «Николсон» остались спасать людей, оставшихся в живых, в то время как конвой продолжал свой путь. В полдень того же числа два эминца заняли позиции: один в 15 милях на траверзе конвоя и второй — в 10 милях в хвосте (предел дальности видимости того дня), для того, чтобы не дать подводным лодкам возможности всплыть на поверхность. Подводные лодки не были обнаружены, и в последующую ночь их атаки не повторились. Однако исходя из событий последующей ночи, стало ясным, что конвой все время преследовался германскими подводными лодками.

Между 00:30 и 06:45 24 февраля четыре судна были торпедированы и два потоплены. В 02:30 во время второй атаки суда конвоя стреляли осветительными ракетами «Сноуфлэйк» с целью обеспечить возможность командам судов и кораблей охранения обнаружить каждую подводную лодку, которая всплывет на поверхность между колоннами судов конвоя.

После спокойной полуденной вахты спасательное судно «Тоуард» донесло о двух подозрительных отметках его пеленгатора. Эсминцы «Лиэй» и «Николсон» мгновенно последовали по пеленгу. Последний обнаружил две подводные лодки в надводном положении, на расстоянии четырех или пяти миль (15—20 миль от конвоя). Ввиду настойчивого и длительного преследования конвоя противником, командер Мердау послал донесение в Вашингтон, прося разрешения расформировать конвой, или резко изменить его курс.

Прошло почти 7 часов, прежде чем были получены ответ и согласие начальника морских операций¹. К этому времени (18:50) уже стемнело, но конвой все же изменил курс на 68°. В течение последующих часов корабли охранения конвоя производили поиск, который продолжался в течение последующей ночи. Приблизительно через час после изменения курса эсминец «Эдисон», находившийся впереди справа по курсу конвоя, установил контакт с подводной лодкой и при лунном свете увидел ее как раз в момент погружения. В течение 4,5 часов подводная лодка подвергалась атаке глубинными бомбами шесть раз, однако ей удалось уйти.

Через два часа после того, как эсминец «Эдисон» занял свое место в строю, он заметил дру-

¹ Этот инцидент показывает целесообразность предоставления командирам охранения конвоев больших полномочий и прав действовать по собственному усмотрению в подобных случаях. Вскоре после этого командующий ВМС США отдал соответствующий приказ.

гую подводную лодку на расстоянии 200 ярдов (183 м), которая успела погрузиться, прежде чем артиллерия эсминца могла быть приведена в действие. Звуковой контакт с лодкой не был установлен, но эсминец продолжал патрулировать район между конвоем и местом погружения подводной лодки в течение четырех часов, однако дальнейших атак не последовало.

Только практический опыт дает возможность усовершенствовать технику противолодочных операций. Из анализа перехода конвоя «ON-67» также были извлечены ценные уроки. Прежде всего следует указать на огромное значение радара при проведении противолодочных операций. Во-вторых, следует отметить необходимость наступательных патрульных операций. «По выходе в море вы должны обнаруживать подводные лодки, преследовать и атаковать их».

Кроме того, ощущалась крайняя необходимость в выработке точной и определенной инструкции в отношении обнаружения подводных лодок, атак их глубинными бомбами и дальнейших действий кораблей охранения.

Группа охранения командера Мердау была настроена весьма агрессивно, но ее офицеры недостаточно владели техникой атаки.

В марте и апреле 1942 г. история переходов трансатлантических конвоев была не богата событиями. Группы охранения большей частью состояли из двух американских эсминцев и четырех канадских корветов, которыми командовали Филиппс — эсминцем «Маус», Хейнеман — эсминцем «Бенсон», Фитц — эсминцем «Найблэк»,

Джон Хеффернен — эсминцем «Гливз» и Хангерфорд — эсминцем «Бристоль». Они благополучно сопровождали конвои через Атлантику и не имели встреч с германскими подводными лодками. Когда настал март, погода казалась иногда хуже встречи с подводной лодкой. За исключением двух судов, потопленных из состава конвоя «ON-68», случая потопления судов не было, так как техника вождения и охранения конвоев была значительно усовершенствована, благодаря приобретенному опыту.

Диспозиция кораблей охранения, приводимая в данной книге, (глава V), была утверждена командером Фитцом весной 1942 г., когда охранение конвоя обычно состояло из двух эсминцев и четырех корветов. Такая диспозиция часто использовалась и другими командирами охранения конвоев. Заслуживает внимания развитие активного патрулирования и крупных операций по поиску подводных лодок, которые весьма пригодились через несколько месяцев.

Лейтенант-командер Пирс в своем докладе от 23 апреля 1942 г. заметил: «В течение нескольких прошлых месяцев наши конвои совершали свои трансатлантические переходы без потерь, главным образом потому, что германские подводные лодки были заняты проведением других операций и избегали появляться на коммуникационных линиях конвоев. Этот факт не должен ни под каким видом вызывать ложного чувства безопасности». После благополучного эскортирования конвоя «НХ-196», состоявшего из 43 судов (включая 21 танкер, на борту кото-

рых находилось 60 миллионов галлонов нефти), шедшего в охранении двух катеров береговой охраны США и четырех канадских корветов, командир группы охранения командер Фитц сделал следующее заключение:

«По-видимому, вопрос о том, что противник уяснит себе слабость этой группы охранения, заключающуюся в недостаточной скорости, является лишь вопросом времени. Если подводная лодка противника, преследующая конвой в надводном положении даже и будет обнаружена, то ни один из кораблей охранения этой группы не сможет догнать ее, если она пойдет в надводном положении с максимальной скоростью; обеспечить преследование такой лодки будет невозможно¹. Настоятельно требуется выделить для этого соединения два эсминца».

К этому времени наступление германских подводных лодок на наше судоходство прибрежного плавания, а также на судоходство в Карибском море достигло таких серьезных масштабов, а количество конвоев войсковых транспортов, направлявшихся в Англию стало таким значительным, что для эскорта конвоев, состоявших из торговых судов, не было возможности выделить ни одного эсминца. К счастью для конвоев, подводные лодки были заняты «на других операциях», однако это же обстоятельство было

¹ Катера береговой охраны шли со скоростью 19 узлов, а корветы — 14 узлов. Подводные лодки водоизмещением в 500 тонн могли идти в надводном положении со скоростью 17,6 узлов.

крайне неблагоприятным для самостоятельно плававших торговых судов.

2. Атаки германскими подводными лодками американских судов прибрежного плавания и судоходства в Карибском море¹

От Новой Англии к югу

Следовало ожидать стремительных атак германскими подводными лодками американских судов прибрежного плавания, поскольку такой тактики придерживался германский подводный флот еще во время Первой Мировой войны. Однако в то время германские подводные лодки больше напугали нас, чем нанесли фактического

¹ Материалами и источниками для этого раздела служили: материалы лейтенант-командера Хардина — «Изучение кампании, проводившейся германскими подводными лодками», составленные в Бостоне в июле 1942 г. для соединения по ведению противолодочной войны. Английское адмиралтейство — «Битва в Атлантике до мая 1942 г.». Штаб канадских ВМС — «Сводка военно-морских операций за период с 1 января по 1 марта 1942 г.», от 30 апреля. Отчеты морской разведки о потоплении торговых судов с указанием числа лиц, спасенных ВМС союзников и материалы Отдела противолодочной борьбы Атлантического флота. Статистические данные о потоплении судов в 1942 г. были неясными, так как некоторые из них включали только американские суда, а некоторые — суда всех союзников. Одни данные исключали общие потери судов, а другие — только потери от действий подводных лодок. Данные, приводимые в этом разделе, взятые в Статистическом отделе начальника морских операций, составлены в июне, июле и августе 1945 г.

ущерба. Шесть германских подводных лодок¹, появившиеся в прибрежных водах в период между апрелем и ноябрем 1918 г., не нарушили движения судов прибрежного плавания и не задержали в отечественных водах ни одного судна, которое должно было выйти в море и отправиться в Европу². Их операции представляли собой несколько большее, чем надоедливые атаки на малые безоружные суда; во время этих операций подводные лодки также перерезали кабели и поставили мины у побережья и у входов в порты. В наших прибрежных водах Атлантического океана были потоплены 24 судна тоннажем от 2000 до 10 000 т. и 76 судов малого тоннажа, главным образом шхуны и рыболовные суда. Кампания против нашего прибрежного судоходства, проводившаяся германским подводным флотом под командованием адмирала Тирпитца в 1918 г. являлась всего лишь слабой пробой той огромной силы, которую адмирал Дениц бросил на нас в 1942 г.

Германия объявила войну США 11 декабря 1941 г., но вследствие запрещения Гитлера проводить операции в прибрежных водах США,

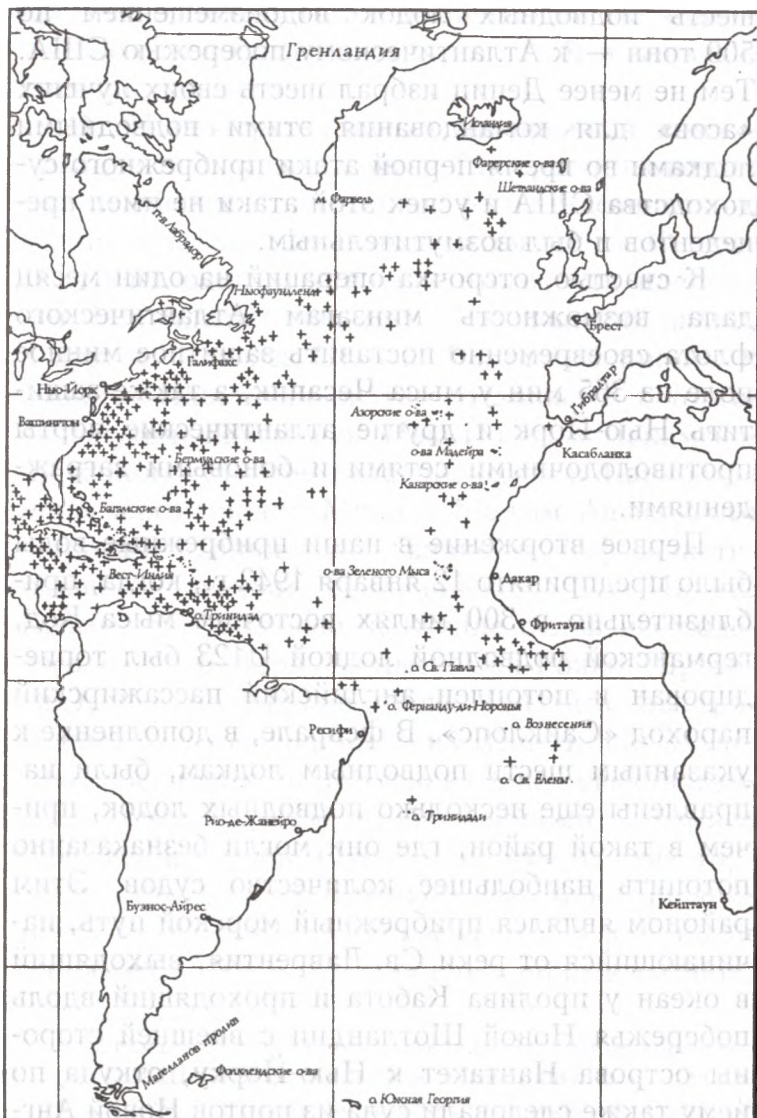
¹ Не считая подводной лодки снабжения «Дойчланд», которая в 1916 г. дважды появлялась у нашего побережья с грузом, а также подводной лодки U53, которая вошла в Ньюпорт 7 октября 1916 г., перехватив и потопив пять английских и нейтральных пароходов. В тот же день лодка покинула воды США.

² «Действия германских подводных лодок на Атлантическом побережье США и Канады». Издание № 1. Отдел морской статистики и библиотека исторического отдела морского министерства 1920).

германские подводные лодки не совершали рейдов к побережью США. Решение направить их туда было принято на совещании адмирала Редера с Гитлером 12 декабря¹. Эта операция имела соответствующее название «Paukensschlag» (барабанный бой). Однако Дениц потребовал месяц для развертывания своего подводного флота, который был немногочисленным вследствие потопления большого количества подводных лодок английскими военно-морскими силами и авиацией у берегов Португалии и в Гибралтарском проливе в ноябре и в декабре, а также вследствие отправки целого ряда подводных лодок, по приказу Гитлера, для поддержки наступления Роммеля в Африке². Редер считал, что военные действия со стороны Японии «ослабят напряжение в Атлантике», поскольку военные корабли США будут отвлечены на Тихий океан. Его расчеты являлись неправильными, так как наша основная стратегическая задача заключалась в том, чтобы сосредоточить все наши силы против Германии и Италии. Поскольку и адмирал, и его фюрер стремились добиться быстрого решения кампании в Северной Африке, 50 подводных лодок было направлено на Средиземное море и всего

¹ Дневник Асманпа.

² 8 подводных лодок были потоплены в этом районе и три (плюс одна итальянская) на Средиземном море, главным образом, английскими корветами и сторожевыми кораблями в ноябре-декабре 1941 г. Только к июлю 1943 г. соотношение числа потопленных подлодок к числу подлодок, находившихся в море превысило это же соотношение в декабре 1941 г.



Торговые суда, потопленные германскими подводными лодками в Атлантическом океане во время кампании в территориальных вода США. (7 декабря 1941 — 31 июля 1942)

шесть подводных лодок водоизмещением по 500 тонн — к Атлантическому побережью США. Тем не менее Дениц избрал шесть своих лучших «асов» для командования этими подводными лодками во время первой атаки прибрежного судоходства США и успех этой атаки не имел прецедентов и был возмутительным.

К счастью, отсрочка операций на один месяц дала возможность минзагам Атлантического флота своевременно поставить защитное минное поле из 365 мин у мыса Чесапик, а также защитить Нью-Йорк и другие атлантические порты противолодочными сетями и боновыми заграждениями.

Первое вторжение в наши прибрежные воды было предпринято 12 января 1942 г., когда, приблизительно в 300 милях восточнее мыса Код, германской подводной лодкой U123 был торпедирован и потоплен английский пассажирский пароход «Сайклопс». В феврале, в дополнение к указанным шести подводным лодкам, были направлены еще несколько подводных лодок, причем в такой район, где они могли безнаказанно потопить наибольшее количество судов. Этим районом являлся прибрежный морской путь, начинающийся от реки Св. Лаврентия, выходящий в океан у пролива Кабота и проходящий вдоль побережья Новой Шотландии с внешней стороны острова Нантакет к Нью-Йорку, откуда по нему также следовали суда из портов Новой Англии, которые проходили мимо мыса Код и затем через пролив Лонг-Айленд. Нью-Йорк, куда в ноябре 1941 г. приходило и откуда выходило в

среднем по 50 судов, а в последующие месяцы — еще большее количество судов — был величайшим портом мира¹.

От Нью-Йорка главная прибрежная коммуникация идет к югу к мысу Гаттерас и включает два основных ответвления — из Чесаникского залива и залива Делавэр, а затем идет к Флориде. Далее одно ответвление этого пути идет через Флоридский пролив в Мексиканский залив, а другое — через Старый Багамский пролив к проливу Наветренный, где соединяется с торговым путем, идущим от Нью-Йорка к Панамскому каналу. Многие суда проходят в Карибское море через пролив Мона к Малым Антильским островам, Тринидаду, Гвиане к нефтеочистительным заводам, Голландской Вест-Индии. Кроме того, большое движение судов наблюдалось из Нью-Йорка к мысу Сан-Рокко (Бразилия), Южной Африке и реке Ла-Плата. Быстроходные суда, выходявшие из Вест-Индии в Англию, предпочитали не следовать по существовавшим коммуникациям, чтобы сэкономить время и избежать штормов. Очень немногие из этих торговых судов, за исключением некоторых английских, голландских и норвежских судов, были вооружены. В то же время орудийные расчеты

¹ В начале 1942 г. Гитлер объявил Атлантическое побережье США и Карибское море «блокированным» для того, чтобы оправдать потопление нейтральных судов. В числе потопленных во время этой кампании судов находились суда Швеции, Аргентины и почти каждой нейтральной страны, ведущей торговлю с США, за исключением Испании.

этих судов никак не могли соревноваться с командирами германских подводных лодок. Поэтому нельзя было придумать более идеальных условий для быстрого и безжалостного потопления этих судов фашистскими пиратами.

«Бойня, проводившаяся вдоль нашего Атлантического побережья германскими подводными лодками в 1942 г., являлась таким же национальным бедствием, как если бы диверсанты уничтожили пол десятка наших крупнейших заводов. Если на каждую подводную лодку приходилось потопление двух судов тоннажем по 6000 т. и одного танкера водоизмещением 3000 т, то в общей сложности наши потери во время этой кампании соответствовали потере 42 танкеров, 8 шестидюймовых гаубиц, 88 двадцатипятифунтовых орудий, 40 двухфунтовых орудий, 24 броневиков, 50 транспортов, 5210 т боеприпасов, 600 винтовок, 428 т боезапаса для танков, 3000 т. различных запасов и 1000 цистерн с бензином. Для того, чтобы уничтожить такое количество вооружения и военного снаряжения во время воздушных бомбардировок, потребовалось бы 3000 воздушных налетов¹.

Точное количество подводных лодок, участвовавших в этой бойне, не указано в имеющихся теперь в нашем распоряжении германских статистических данных. Согласно данным главнокомандующего ВМС США и адмиралтейства в январе 1942 г. в стратегической зоне США (в за-

¹ Учебное пособие, подготовленное морской авиабазой в Куонсет-Пойнт.

падной части Атлантического океана) ежедневно оперировало 19 германских подводных лодок. Это количество лодок возросло до 28 единиц (в среднем) в феврале-апреле, до 35 — в мае и до 40 — в июне¹. По всей вероятности, в районе нашей морской пограничной зоны восточного побережья США было потоплено не более 12 германских подводных лодок, в то время как германские верфи строили ежемесячно 20 или более подводных лодок водоизмещением в 740 и 500 тонн.

Без сомнения, германские подводные лодки пользовались данными агентов держав Оси, секретными передачами из США, а также секретными шифрами. Один из немецких адмиралов, который писал отчет об этой кампании после окончания войны, указывал, что немцам удалось расшифровать код, применявшийся американцами и англичанами приблизительно до середины 1942 г., когда мы заменили этот код другим так быстро, что германские шифровальщики не успели заметить этого. Немцы были весьма искусны и часто применяли тактику введения противника в заблуждение. Канадский корвет «Спайкенард» был торпедирован в то время, когда он производил поиск впереди по курсу конвоя. После того, как корвет затонул, германская подводная лодка начала подавать сигналы бедствия, подражая коду радиста корвета, прося указать пеленг конвоя. Хитрость удалась, пеленг

¹ Сравнить с общими цифровыми данными, приведенными в приложении № 1 для всего Атлантического океана.

лодкой был получен, и конвой понес тяжелые потери. Два дня спустя 12 февраля 1942 г. американское грузовое судно, проходившее около Блок-Айленда, услышало радиопередачу, в которой всем судам предлагалось зайти в порты. Однако когда судно вошло в Ньюпорт, выяснилось, что военно-морской флот США таких указаний по радио не давал¹.

В то же время было много толков и разговоров о том, что германские подводные лодки тайно пополняли свои запасы горючего и продовольствия в территориальных водах США, однако подводные лодки водоизмещением 500 тонн имели такой большой радиус действия, что подобные операции, по-видимому, были не нужны. Если же случаи снабжения лодок в водах США все же имели место, то, по-видимому, были весьма редки².

Несколько грузовых германских подводных лодок («дойных коров», как мы их называли) было направлено в воды США для снабжения подводных лодок горючим. С Канарских остро-

¹ Меморандум, подписанный вице-адмиралом Хорном 15 апреля 1947 г.

² Германские подводные лодки несомненно получали свежие запасы продовольствия в Карибском море от местных шхун, использовавшихся агентами держав Оси, однако эти операции являлись фактом незначительно обеспечивающим им успех действий. Эдгар Гувер указывал в «Америкэн Мэгэзин» (окт. 1943 г., стр. 110), что в период между январем 1942 г. и маем 1943 г. федеральное бюро расследований рассмотрело более 500 сообщений о пополнении запасов топлива подлодками противника у нашего побережья и др. сообщений, подобных этим, но все они оказались ложными

вов регулярно высылались танкеры торгового флота, снабжавшие горючим эти грузовые подводные лодки¹. Подводные лодки водоизмещением в 500 тонн, которые составляли основное ядро подводных лодок противника, оперировавших у нашего побережья, имели запас горючего, достаточный для плавания в течение 42 дней. Если исключить из этого числа дней четыре недели, требовавшиеся на переход из портов Франции к побережью США и обратно, то подводные лодки могли оперировать на прибрежных морских коммуникациях США не менее двух недель. Каждая подводная лодка могла взять на борт 14 тонн, включая две или три электроторпеды, которые не оставляли следа, что не давало возможности обнаружить их заранее и уклониться от попадания. Кроме того, эти подводные лодки имели на вооружении орудия такого калибра, который был достаточным, чтобы потопить большинство торговых судов только одним орудийным огнем. Тактика, обычно применявшаяся подводными лодками в первые месяцы 1942 г., заключалась в том, чтобы выйти на коммуникации на перископной глубине в светлое время суток и подстергать суда в надводном

¹ Один германский военнопленный, находившийся на борту танкера «Шарлотта Шлиман» в Пуэрто-де-Ла-Люс (Лас-Пальмас) дал показания о том, что он снабжал горючим в 1941 г. и в январе 1942 г. 18 лодок. Консул США в Тенерифе Винфилд Скотт сообщил, что подводные лодки пополнили запас горючего в Санта-Крус 2 марта 1942 г. и заявил, что испанский мишзаг «Марте» и парусное судно «Сан-Мифуэль» снабжали подводные лодки горючим и продовольствием в открытом море.

положении в течение ночи, и атаковать торпедами то судно, силуэт которого отчетливо вырисовывался на фоне береговых огней, ибо до 18 апреля 1942 г. побережье не было затемнено.

Одним из самых достойных порицания провалов с нашей стороны явилось недостойно пренебрежительное отношение к затемнению зданий на Атлантическом побережье. Мы не требовали проведения затемнения от местных и военных властей в течение первых трех месяцев операций германских подводных лодок у нашего побережья. Когда же проведение этого вполне очевидного оборонного мероприятия было впервые предложено, то на всем протяжении Атлантического побережья от Атлантик Сити до южной Флориды раздавались крики негодования по поводу того, что «туристский сезон будет сорван».

Только один курорт Майами с его роскошными предместьями освещал район в радиусе шести миль ярким потоком неоновых светов, на фоне которого резко вырисовывались силуэты судов, направлявшихся на юг, и придерживавшихся прибрежных рифов, чтобы не идти Гольфстримом. Германские подводные лодки топили наши суда, вместе с которыми гибли наши моряки, ради того, чтобы дельцы могли делать «бизнес», а гражданское население — пользоваться всеми удовольствиями, как и в обычное мирное время. Наконец, 18 апреля 1942 г. был издан приказ о затемнении всей морской пограничной зоны восточного побережья, а 18 мая армейскому командованию обороны восточного побе-

режья США было приказано обеспечить обязательное затемнение.

Если в результате попадания одной или двух торпед судно не тонуло, подводная лодка стреляла по нему из орудий. Весной, когда ночи стали короче и когда выявилась низкая эффективность действия нашей противолодочной обороны, германские подводные лодки стали действовать смелее и начали производить атаки на наши суда днем, даже находясь в надводном положении. Хотя атаки по-прежнему производились без какого-либо предупреждения, экипажи подводных лодок теперь давали возможность команде судна покинуть его и только после этого открывали огонь. Немцы также воздерживались от расстрела из пулеметов спасшихся с судов людей, находившихся в спасательных шлюпках, как это практиковалось в первое время войны¹.

Спасшихся моряков часто допрашивали о национальной принадлежности судна и характере грузов, иногда предлагали им воду, и отпускали их со стандартной шуткой подать иск за понесенные убытки Рузвельту или Черчиллю. Когда дневной

¹ Однако было много случаев противоположного характера, например, после потопления судов «Кардония» и «Эссо Боливар» в Наветреншом проливе 17 марта 1942 г., германские подводные лодки расстреляли из пулеметов спасательные шлюпки, а матросы с судна «Эссо Боливар» и судна «Орегон» (потопленного 28 февраля 1942 г. в 150 милях к северу от пролива Мока) были расстреляны из пулеметов в то время, когда они находились в воде. Из этих трех судов только судно «Эссо Боливар» было вооружено, но его команда не открыла ответного огня по подводной лодке.

свет позволял этим морякам рассмотреть лодку и ее экипаж, они в большинстве случаев отмечали, что ее экипаж состоял из молодых, здоровых и загорелых немцев, которые имели такой вид, как будто они не воевали, а развлекались: они делали фотоснимки и производили кино съемку потопления судов.

Имелись данные, что в районе Карибского моря и далее к югу оперировали несколько итальянских подводных лодок.

Два дня спустя после потопления парохода «Циклопс» подводные лодки противника продвинулись в район с интенсивным судоходством около мыса Гаттерас. 14 января был потоплен крупный панамский танкер «Норнесс», 15 января — английский танкер «Коимбра», 18 января — американский танкер «Аллан Джексон». На следующий день германские подводные лодки потопили одно из канадских судов (типа «Леди»), американское грузовое судно «Сити оф Атланта» и небольшое латвийское грузовое судно. Затем один за другим были потоплены три танкера в прибрежном районе между Нью-Йорком и мысом Гаттерас, а к концу месяца в этом же районе потоплены еще три танкера. В общей сложности за период немногим более двух недель было потоплено 13 судов общим тоннажем 95 000 т, из них 70% — танкеров¹.

Охранение, которое военно-морской флот мог предоставить во время «блица» подводных лодок торговому флоту, было совершенно недоста-

¹ Журнал боевых действий морской пограничной зоны восточного побережья США.

точным. В декабре в распоряжении командующего морской пограничной зоной восточного побережья США, (проходившей от границы Канады до Джексонвиля, Флорида), адмирала Адольфа Андрюса совершенно не было морских самолетов, которые могли бы проводить разведывательные полеты в открытом море. Поэтому патрульные операции производились ВВС армии. Три бомбардировщика ближнего действия, базировавшиеся на Вестовер (Массачусетс), три — на Митчел-Филд (Лонг-Айленд) и три — на Лэнгли-Филд около Хемптон Роудс, совершали два дневных разведывательных полета через каждые 24 часа. И это было все. Только к 1 апреля 1942 г. был сформирован противолодочный воздушный патруль, в состав которого входило 84 армейских и 86 морских самолетов, базировавшихся на 19 авиабаз, расположенных между Бангором, Мейном и Джексонвилем (Флорида)¹.

Точных данных о количестве кораблей, имевшихся в распоряжении адмирала Андрюса к моменту начала наступления германских подводных лодок, не имелось. Известно только, что к 1 апреля 1942 г. насчитывалось всего лишь 23 крупных (90 футов — 27,4 м) и 42 малых (75 и 83 фута — 22,9 и 25,3 м) катеров береговой охраны, три — 173 футовых (52,8 м) охотились за подводными лодками, 12 старых судов типа «Игл» и переоборудованных яхт и

¹ Журнал боевых действий морской пограничной зоны восточного побережья США.

14 английских вооруженных траулеров. Английские ВВС отказались выделить им часть бомбардировщиков, построенных для Англии и готовых к отправке через океан, но, в порядке компенсации, английский флот предоставил займы ВМС США 22 переоборудованных траулера, укомплектованных офицерским и рядовым составом, имевшим большой опыт в проведении противолодочных операций в территориальных водах Англии¹.

Эти прочные небольшие суда, употреблявшие в качестве топлива уголь, укомплектованные выносливыми и энергичными моряками, служившими ранее в торговом флоте, оказали нам большую помощь при обороне морских пограничных зон восточного побережья США и Мексиканского залива.

Общее количество союзных, американских и нейтральных торговых судов, потопленных в северной части Атлантического океана в январе 1942 г. в районе между побережьем США и западными подходами к Британским островам² составило 58 судов, из которых только три входили в состав трансатлантических конвоев. Общий тоннаж потопленных судов составил 307 059 тонн, из них 132 348 тонн падало на долю танкеров от 5000 до 12 000 тонн каждый. Остальной

¹ Траулеры прибыли в конце февраля.

² Включая прибрежную зону Канады (12 судов), морскую пограничную зону восточного побережья США (14), коммуникационные линии конвоев в северной Атлантике (10) и район Бермудских островов (9) (см. карту).

тоннаж составляли большей частью грузовые суда тоннажем от 75 до 9626 т каждое¹.

В феврале общее количество потопленных судов в этом районе было примерно таким же, однако потери в одной только морской пограничной зоне восточного побережья США превысили цифру 100 000 тонн, кроме того, наметились новые угрожаемые зоны: восточное побережье Флориды, а во второй половине января — Карибское море. Около восточного побережья США, в районе между Нью-Йорком и Флоридой в первые два месяца 1942 г. находилось такое большое количество безоружных судов, что германские подводные лодки могли экономить свои торпеды и использовать их только по целям, представляющим большую ценность, оставляя невредимыми суда, шедшие с балластом, и торпедируя суда, груженные военными материалами, или танкеры. Одной подводной лодке удалось потопить в конце февраля американский эсминец «Джейкоб Джонс» в районе мыса Делавэр. Эсминец был атакован лунной ночью двумя или тремя торпедами в то время, как он шел один в южном направлении. Корабль затонул почти мгновенно, и вместе с ним погибли все офицеры и подавляющее большинство команды.

¹ Цифровые данные взяты из отчетов статистического отдела начальника морских операций, составленных в июне и июле 1945 г. В докладе № 10 комиссии Трумэна, часть 18, стр. 3 указывается, что довоенный танкерный флот США состоял из 350 танкеров.

В районе морской пограничной зоны восточного побережья США в апреле 1942 г. начали проводиться в жизнь некоторые оборонительные мероприятия описание которых будет дано в X главе.

Вследствие того, что большая часть атак проводилась подводными лодками ночью, суда прибрежного плавания получили приказание становиться на якорь в темное время суток или в Чесапикском заливе, или в заливе Делавэр. Для них была обеспечена защищенная якорная стоянка за мысом Лукаут, подходы к которой были заминированы. Чарлстон (Южная Каролина) был расположен на расстоянии 12-часового перехода от мыса Лукаут. Следовательно, судно могло достигнуть Джексонавиля из Нью-Йорка приблизительно за 4 дневных перехода. Суда, направлявшиеся в Европу из Нью-Йорка, проходили через пролив мыса Код. Эта система «частичного конвоя», как называл ее адмирал Андрус, сокращала возможные потери, однако общие потери все же продолжали увеличиваться: в марте 28 судов общим тоннажем 159 340 тонн было потоплено германскими подводными лодками только в одном районе морской пограничной зоны восточного побережья США. Кроме того, 15 судов общим тоннажем 92 321 тонн было потоплено в морских пограничных зонах Мексиканского залива и Карибского моря. Всего в Атлантическом океане в марте было потоплено 86 судов общим тоннажем почти 0,5 миллиона тонн. Линия побережья от Уилмингтона (Северная Каролина) до Норфолка продолжа-

ла оставаться ареной гибели многочисленных судов. Подводные лодки подстерегали суда около Даймонд-Шоала и там их атаквали. По меньшей мере три подводных лодки лежали на дне в мелководье около мыса Гаттерас и ночью всплывали для атаки. Из общего тоннажа судов, потопленных в марте, 57% составляли танкеры.

Некоторые подробности потопления указанных судов, особенно танкеров, тяжело описывать: нефтяная пена, огненная от сигнальных ламп на спасательных жилетах, выбившиеся из сил люди в пробковых спасательных поясах, пытающиеся плыть в густом липком слое мазута и лавирующие, чтобы избежать пламени...

Танкер «О.А. Кнудсен» был атакован три раза в течение 12 часов в районе Хол-Ки-де-Уолл (Багамские о-ва) и в конце концов был потоплен двумя подводными лодками, причем его радиосигналы о помощи не были услышаны ни спасательным судном, ни самолетами союзников. Танкер «Галфтрейд», шедший с грузом, был торпедирован и потоплен в двух милях от Карнегат всего в 300 ярдах (274 м) от катера береговой охраны. Чилийское грузовое судно «Толген» было торпедировано и потоплено в 30 милях от пролива Амброзе (штат Нью-Йорк). Из его команды в живых остался всего один человек. В ночь с 31 марта на 1 апреля к мыса Чарльз были обстреляны и потоплены буксирное судно и три баржи; в живых остались только два человека из команды буксирного судна. В эту же ночь у мыса Генри был потоплен танкер

«Тайгер». На следующую ночь между мысом Чарльз и мысом Хенлопей орудийным огнем подводной лодки был потоплен невооруженный угольщик «Дэвид Х. Альтватер» с дистанции приблизительно 600 ярдов (548 м). Его команде, состоявшей из 27 человек, не было дано возможности покинуть судно; всех людей расстреливали из пулемета, и только три человека остались в живых¹.

В некоторых случаях имелись доказательства потопления судов по тайному сговору. Судно «Хэнсит», шедшее под канадским флагом, было потоплено 9 марта вблизи пролива Наветренный. Команда покинула судно, по предложению командира подводной лодки, еще до начала атаки. Германские офицеры приняли членов команды на борт подводной лодки и получили от них секретные сведения. Впоследствии члены команды признались, что это судно было третьим по счету, на котором они служили и которое было потоплено таким образом.

Одной из безрезультатных мер по охране торгового судоходства, проводившейся лишь потому, что пресса требовала обеспечения охраны

¹ Судно «Альтватер» в отношении которого была поднята необычайная шумиха, было потоплено 2 апреля в 21:32; приблизительные координаты потопления: 37°46' северной широты, 75°05' западной долготы. Капитан этого судна пренебрег инструкциями и вышел в море из Чесапикского залива в полдень, вследствие чего не мог совершить перехода до мыса Делавер до наступления темноты. Два эсминца, патрулировавшие в этом районе, прибыли к месту потопления судна только в 24:00.

торгового судоходства, а также еще и потому, что адмирал Андрус хотел проверить ее эффективность, явилась попытка организации противолодочного патруля из эсминцев. Аналогичное мероприятие, не давшее никаких результатов было испытано во время Первой Мировой войны, когда президент Вильсон назвал его «погоня за осами по всей ферме»¹.

Повторно такой патруль был организован в начале февраля 1942 г., когда командующий морской пограничной зоной восточного побережья США потребовал 15 эсминцев, а получил всего семь. Типичным примером операций противолодочного патруля могут служить операции, проводившиеся американскими эсминцами «Хэмблтаун» и «Эммонс».

В 20:00 1 апреля эсминцы вышли из Нью-Йорка в южном направлении, придерживаясь мористее морских торговых коммуникаций на 1—2 мили. На следующий день, в полдень, норвежское судно, шедшее в нескольких милях впереди по курсу, сигнализировало, что оно обнаружило две подводные лодки. Эсминцы увеличили скорость и вскоре были обстреляны орудийным расчетом норвежского судна, которое по ошибке приняло их за подводные

¹ Элтин Моррисон, «Адмирал Симс», стр. 361. Такой же метод использовался для борьбы с рейдерами английскими ВМС в начале этой войны, почти так же неудачно. Военные корабли проводят во много раз более эффективные действия против подводных лодок или рейдеров, находясь в охранении конвоев, чем при проведении патрульных операций.

лодки. С наступлением темноты эсминцы обнаружили два подозрительно выглядевших судна, которые при сближении оказались дружественными. Эсминцы получили сообщение от американского танкера об обнаружении подводной лодки и начали ее поиск, но не установили контакта с ней. После этого они, патрулировали район между Уимбл-Шоалом и мысом Лукаут, часто получая сообщения о появлении подводных лодок и производя тщетный поиск. В 02:08 5 апреля эсминцы получили сообщение о том, что судно «Бидвелл» было торпедировано. Они направились в район атаки, куда прибыли через 40 минут и патрулировали данный район до наступления дня, но никакого контакта с подводной лодкой установлено не было, поскольку до настоящего времени еще не разработан научный метод поиска, который гарантировал бы установление контакта с подводной лодкой. В условиях хорошей видимости командир подводной лодки мог увидеть эсминец раньше, чем акустический прибор последнего мог установить звуковой контакт с его подводной лодкой. Таким образом подводная лодка легко уходила от противника, особенно в районе мыса Гаттерас, где очень большие глубины подходят к самому берегу. Кроме того, в то время американские эсминцы были так плохо оборудованы для ведения поиска и так недостаточно подготовлены для атаки, что использование их для патрульных операций было более, чем бесполезно; оно привело лишь к потере американского эсминца «Джейкоб Джонс».

Морская пограничная зона Мексиканского залива

Морская пограничная зона Мексиканского залива¹ была создана 6 февраля 1942 г. Штаб командующего пограничной зоной находился в Ки-Уэсте². Командующий зоной нес ответственность за оборону побережья Флориды и Флоридского пролива, большей части Багамских островов, всего Мексиканского залива, Юкатанского пролива и большей части о. Куба. В распоряжении командования находились: небольшая переоборудованная яхта «Гарнелиан», два 145 футовых (44,2 м) катера береговой охраны («Найк» и «Немесис»), один 125 футовый катер «Виджилянт» и,

¹ Командующим морской пограничной зоной Мексиканского залива всегда являлся командующий седьмым военно-морским округом. Одно командование считалось оперативным, а другое (также, как и 8-й военно-морской округ в Новом Орлеане) административным командованием.

² Переведен в Майами 17 июня 1942 г. Кэптен Рассел Креншоу — командующий седьмым военно-морским округом — являлся до 3 июня одновременно командующим морской пограничной зоной Мексиканского залива. После 3 июня командующим этой морской пограничной зоной был назначен контр-адмирал Джеймс Кауфман, который был освобожден от обязанностей командующего базой в Исландии. Сведения, приводимые здесь в отношении морской пограничной зоны Мексиканского залива, были получены в Майами в феврале 1944 г., благодаря любезности командующего зоной контр-адмирала Вильяма Мапрое, кэптана Дойла — начальника штаба и историка лейтенанта Джона Рейнолдса. Лейтенант Рейнолдс в своем труде «История морской пограничной зоны Мексиканского залива» (Из серии книг «Административная История») отмечает, что с середины мая 1942 г. командование этой зоны как самостоятельной, независимой от седьмого округа единицы фактически не существовало.

в случае крайней необходимости, — суда, использовавшиеся для учебных целей в школе Ки-Уэст. Прикрытие с воздуха обеспечивали 19 невооруженных самолетов береговой охраны, базировавшиеся на различные авиабазы, 14 армейских самолетов службы наблюдения О-47, базировавшиеся на Майами, вооруженные всего лишь пулеметами 7,6-мм калибра и два очень старых средних бомбардировщика (В-18), базировавшиеся также на Майами.

Первой германской подводной лодкой, проникшей в пограничную зону Мексиканского залива, явилась U186, которая 19 февраля 1942 г., потопила танкер «Пан-Массачусетс» приблизительно в 40 милях юго-восточнее мыса Канаверал. 21 февраля второй подводной лодкой в этом же районе было потоплено еще два судна, кроме того, еще одно судно было потоплено 22-го февраля. К счастью для плохо подготовленного командования морской пограничной зоной, этот рейд подводных лодок был всего лишь разведывательной операцией. До этого строились самые различные предположения в отношении планов германского командования. Одни утешали себя надеждой на то, что подводные лодки не рискнут проникнуть в залив, другие ожидали рейда «коммандос» в составе от 10 до 20 подводных лодок для высадки диверсантов в одном из портов Мексиканского залива. База Ки-Уэст являлась неудобным местом для организации штаба командования пограничной зоной, так как она была связана с материком только посредством моста и дамбы, которые, к счастью ни одна из подводных лодок, не пыталась обстрелять. Сред-

ства связи были очень плохие. Если в районе Палм Бича была обнаружена подводная лодка и об этом был извещен командующий пограничной зоной в Ки-Уэсте, он был вынужден связываться со штабом бомбардировочной авиации 3 армии, находящейся в Чарлстоне (Южная Каролина) по обычному гражданскому телефону и просить, чтобы самолеты (армейские), базировавшиеся на Майами, начали производить поиск. В начале марта была установлена связь с губернатором Багамских островов, в результате чего к обороне побережья было привлечено несколько английских самолетов.

В период между 24 апреля и 2 мая 1942 г. было поставлено большое минное поле из 3460 мин, которое ограждало якорную стоянку Ки-Уэст со стороны Мексиканского залива и обеспечивало ей хорошую защиту. Впоследствии здесь был организован пункт сбора конвоя. Однако это поле причиняло также много неудобств. Судам, направлявшимся к Западному полушарию, приходилось идти дополнительно 18-20 часов от пункта южнее Ки-Уэста вдоль Ребекка-Шоалс, чем войти в фарватер, протраленный в минном поле. Кроме того, проход по фарватеру был настолько трудным, что в течение первых десяти недель после постановки этого поля подорвались на минах и затонули американский эскортный миноносец «Стюртевант» и три торговых судна¹.

¹ Лейтенант Рейнолдс «История морской пограничной зоны Мексиканского залива» 1. 127 Эскортный миноносец «Стюртевант» затонул 26 апреля 1942 г. Погибло 30 человек. Три торговых судна подорвались на минах и затонули между 15 июня и 2 июля 1942 г.

Начиная с мая, новым видом активности германских подводных лодок в районе Ньюфаундленда, а затем в морских пограничных зонах восточного побережья Атлантического океана, Мексиканского залива и Карибского моря явилась постановка мин в районе наших портов¹.

Только минная банка из 15 мин, выставленная 12 июня 1942 г. подводной лодкой U701 на фарватере при входе в Чесапикский залив, причинила нашему судоходству серьезный ущерб. Эта банка была обнаружена после того, как на ней подорвался танкер. Прежде чем мины были вытралены, подорвались и затонули еще один танкер, угольная баржа и английский вооруженный траулер; эсминец «Бэйнбридж» и еще один танкер получил незначительные повреждения.

Из одиннадцати минных полей, поставленных противником в течение 1942 г., еще одно было обнаружено после того, как на нем подорвалось буксирное судно. Пять минных полей были обнаружены до подрыва на них судов. Все мины были вытралены тральщиками типа «Берд» из состава вспомогательных сил Атлантического флота и небольшими тральщиками, обслуживавшими военно-морские округа². Четыре других поля были так неудачно поставлены,

¹ Информация, полученная от группы оперативного исследования в области миной войны морского министерства. См. табл. в приложении IV

² База тральщиков, обслуживавшая Чесапикский залив, находилась в Литтл-Крике (штат Вирджиния). По мере необходимости, кроме этих тральщиков, привлекались корабли школы минеров, находящейся в Йорктауне.

или мины были такого плохого качества, что о существовании этих полей стало известно из германских данных только в конце войны.

Как только обнаруживалось то или иное минное поле, порты, лежавшие в непосредственной близости от поля, закрывались, и суда проходили, минуя эти порты и район минирования, до окончания операций по тралению. За все время войны порт Нью-Йорк был закрыт по этой причине всего лишь один раз¹.

Немцы, по-видимому, не считали этот вид активности подводных лодок очень эффективным. Две из подводных лодок, ставивших минные поля, U701 и U166 были потоплены нашей авиацией вскоре после постановки мин, а две других были перехвачены через 3 месяца после этого английскими военно-морскими силами. После 10 ноября до 1 июня 1943 г., когда началось новое наступление германского подводного флота, подводные лодки больше не ставили мин у побережья США. Они не заходили в пределы морской пограничной зоны Мексиканского залива до тех пор, пока Дениц не сообразил, что в связи с оборонительными мероприятиями, проведенными в морской пограничной зоне восточного побережья Атлантического океана, а также в связи с организацией прибрежных конвоев в пределах этой зоны, было более целесообразным

¹ На два дня в ноябре 1942 г. Кроме того, в 1942 г. были закрыты следующие порты: порты Чесапикского залива — на три дня, Джексонвилль, Чарлстон и Саванна — на три дня, Уилмингтон и Чарлстон — на 8 дней, Кастрис (Санта-Лючия) — на шесть дней.

перевести операции подводных лодок на юг. В мае 1942 г. в графике потерь нашего судоходства в районе морской пограничной зоны Мексиканского залива был отмечен скачок вверх.

Потери в этот период достигли 41 судна, общим тоннажем 219 867 т, т.е. почти вдвое превысили потери, понесенные в апреле. 55% от общего числа потерь составляли танкеры¹. Положение могло стать еще более тяжелым, если бы не была усилена оборона морской пограничной зоны Мексиканского залива.

К 1 апреля 1942 г. дополнительно в распоряжение командования морской пограничной зоны были переданы две переоборудованных яхты («Корал» и «Эмеральд»), два крупных катера типа «Боутвелл» и «Вудбери»), четыре 145-футовых катера («Тритон», «Пандора», «Тетис» и «Галатея»), два четырехтрубных эсминца («Семмес»² и «Дальгрэн»), одно соединение морской авиации, базировавшиеся на базу морской авиации в Майами и некоторое количество армейских самолетов, базировавшихся на Майами и на Уэст-Палм-Бич.

За время «блица» подводных лодок, проводившегося в течение мая — июня, командование морской пограничной зоны приобрело шестнадцать 83-футовых (25,3 м) и других малых катеров охраны, пять охотников за подводными лодками, два тральщика, переоборудованную

¹ Цифровые данные взяты в статистическом отделе начальника морских операций в июне-июле 1945 г.

² 18 апреля был заменен эсминцем «Ноуэй». Все 3 эсминца были приданы военно-морской школе в Ки-Уэсте, но часто использовались для противолодочных операций.

яхту «Оникс» и одиннадцать патрульных судов (YPS), переоборудованных из моторных катеров. Начиная с этого времени до 1944 г., ПВО и морская оборона зоны постепенно усиливались и, наконец, достигли требуемой мощи.

Совершая переходы ночью в надводном положении и погружаясь в дневное время, германские подводные лодки проникали в Мексиканский залив через Флоридский пролив или проходили туда через проливы Наветренный и Юкатанский. Одним из районов, где в мае и июне 1942 г. немцам удалось потопить наибольшее количество судов, был район дельты Миссисипи. Торговое судно «Alcoa Puritan», перевозившее бокситы из Тринидада в Мобил, 6 мая находилось всего в 75 милях к зюйд-зюйд-осту от дельты и в 100 милях от места своего назначения, когда оно было торпедировано и потоплено. Командир подводной лодки крикнул членам команды, находившимся на плотках: «Сожалею, что был вынужден сделать это. Надеюсь, что вам удастся спастись...» С помощью катера «Боутвелл» им действительно удалось спастись. В конце этого же дня главнокомандующий ВМС США объявил Мексиканский залив и Флоридский пролив опасной зоной, куда торговым судам не разрешалось входить без охранения. Танкеру «Истерн Сан», находившемуся в районе дельты Миссисипи, удалось уклониться от трех торпед, и после того, как находившиеся на танкере военная команда дала один ответный залп, подводная лодка скрылась.

В этом же районе 13 мая в течение двух минут был потоплен танкер «Галф Пенн», сопровождавшийся бомбардировщиком патрульной службы. Подводная лодка подстерегала этот танкер в мелководьи. До наступления полуночи здесь же был потоплен второй танкер, «Дэвид Мак-Келви». Почти в то же самое время мексиканский танкер «Портреро-дель-Льяно» был торпедирован и потоплен около Майами в 8 милях к зюйд-зюйд-осту от Фоуэй-Рокс. Поскольку Мексика была еще нейтральной страной, танкер «Портреро» был ярко освещен и его флаг был освещен фарами. Однако это танкер не спасло, только девяти членам его команды удалось спастись¹. Катер «Найк» и три охотника за подводными лодками, и целый ряд патрульных бомбардировщиков безрезультатно производили поиски подводной лодки. 19 мая танкер «Меркюри Сан», шедший с грузом горючего в Перл-Харбор из Бомонта (штат Техас), был потоплен тремя торпедами в районе мыса Корриентес (о. Куба). Капитан и два его помощника погибли.

В распоряжении морской районной базы Вербуд, находившейся в устье Миссисипи, не было таких надводных кораблей, которые могли бы изгнать подводные лодки из этого района.

Еще до начала «блица» в Мексиканском заливе адмирал Ингерсолл выслал два эсминца «Ноуэй» и «Дальгрэн» для патрулирования в этой зоне, но указанным кораблям только один

¹ Вскоре после этого Мексика решила объявить войну Германии.

раз удалось установить контакт с подводной лодкой, причем атака не дала никаких результатов. Эсминцы посылались на патрульные операции в различных направлениях с таким же настойчивым и тщетным рвением, как и в морской пограничной зоне восточного побережья США. Например, эсминец «Даллас», откомандированный на время «блица» подводных лодок для проведения патрульных операций из морского училища, где он использовался в учебных целях, 7 мая обнаружил в районе Майами германскую подводную лодку. Он пошел на сближение с ней, чтобы обстрелять ее из орудий, а когда подводная лодка пошла на погружение, атаковал ее глубинными бомбами.

В то время, как эсминец пытался установить контакт с подводной лодкой, он получил сигнал от самолета атаковать другую подводную лодку, которая, как предполагалось, лежала на грунте в поврежденном состоянии. Как выяснилось позже, это была не подводная лодка, а остов затонувшего судна.

Не следует предполагать, что командование военно-морского флота сидело сложа руки во время этого наступления подводных лодок. За каждой обнаруженной подводной лодкой устанавливалось преследование, но охотники за подводными лодками, которых к тому времени было немного, еще не совсем усвоили технику нанесения «смертельного удара». Между 8 и 10 мая были проведены следующие мероприятия: ночью в районе между мысом Канаверел и Фовей-Роксом самолетами «Каталина», оборудованными



Атаки германских подводных лодок против торговых судов в морской пограничной зоне Мексиканского залива (май—июль 1942 г.)

радарами, проводились патрульные операции. Была выделена эскадрилья бомбардировщиков «Хадсон», которая должна была базироваться на Джексонвил, а также шесть патрульных бомбардировщиков (В-25), которые должны были базироваться на Майами. Торговые суда должны были следовать по маршруту от Панамского канала до Нового Орлеана через Старый Багамский пролив, Ки-Уэст и вдоль западного побережья Флориды. Немногие суда, потопленные в Юкатанском проливе или в районе между этим проливом и дельтой Миссисипи, нарушили правила и маршрут следования судов. В Гавану, чтобы патрулировать Юкатанский пролив было направлено соединение бомбардировщиков В-25. Были проведены подготовительные мероприятия для приемки аэродрома Сан-Джулиан около мыса Сан-Антонио и для строительства аэродрома на о. Б. Кайман для этих самолетов, а также для новых самолетов, которые должны быть выделены для проведения противолодочных операций.

Патрулирование Юкатанского пролива было начато 21 мая, а на следующий день торговое судно «Пэбло», преследовавшееся подводной лодкой в районе о. Косумель, получило сообщение о том, что к нему на помощь вылетел бомбардировщик. По-видимому подводной лодке удалось перехватить это сообщение, потому, что она прекратила обстрел судна из орудий и скрылась.

Как мы уже указывали раньше, с 18 мая было объявлено обязательное затемнение всего восточного побережья Флориды, где до этого вре-

мени яркие огни и неоновая реклама курортов конкурировали с пылающими остатками торпедированных танкеров. Конвой, следовавшие по вновь разработанному маршруту Нью-Йорк — Ки-Уэст — Гуантанамо, проходили этот район ежедневно в сравнительно безопасных условиях.

Основная тяжесть «блица» подводных лодок падала на самостоятельно плававшие торговые суда, за счет которых на долю морской пограничной зоны Мексиканского залива приходилось наибольшее количество потерь (41 судно общим тоннажем 219 867 т) по сравнению с другими морскими пограничными зонами на всем протяжении войны. Весь этот ущерб был нанесен не более, чем шестью подводными лодками, действовавшими в этом районе одновременно и в большинстве случаев попарно. Досаднее всего то, что по меньшей мере, 50% случаев потопления судов можно было предотвратить посредством мероприятий, которые были проведены значительно позднее — организация конвоев прибрежного плавания для всех торговых судов и обеспечение надлежащего прикрытия с воздуха.

Следует отметить, что в этот период подводные лодки испытывали смертельный страх перед авиацией и обычно шли на погружение при виде даже небольшого невооруженного гренландского патрульного самолета.

Моральное состояние вооруженных сил морской пограничной зоны Мексиканского залива значительно повысилось в результате назначения 3 июня 1942 г. командующим этой зоной контр-адмирала Джемса Кауфмана.

«Реджи» Кауфман¹, который имел большой опыт борьбы с подводными лодками во время своей службы в Исландии, считал, что наилучшим методом борьбы с подводными лодками являлась организация истребительных групп, сформированных из кораблей и самолетов, оборудованных соответствующими приборами, при помощи которых они устанавливали контакт с подводной лодкой и поддерживали его до ее потопления.

Кауфман не терял времени и организовал истребительную группу из имевшихся в его распоряжении кораблей. В период между 10 и 13 июня была проведена знаменитая, весьма успешная операция². Началом операции послужило получение сообщения о том, что в ночь на 10 июня в пункте 22°00' западной долготы (в Старом Багамском проливе севернее Кубы) пароход «Хаган» подвергся торпедной атаке. Через три часа после этого события, армейский бомбарди-

¹ Джемс Лоуренс Кауфман, род. в Майамисберге (Огайо) в 1887 г. В 1908 г. поступил в военно-морскую академию. Служил во время Первой Мировой войны на эсминце «Бэрри». 1920 — 1926 гг. — работал в морском инженерном управлении. 1931 г. — член морской миссии в Бразилии, 1933—1934 гг. — работал в военно-морском училище, 1936 г. — командир легкого крейсера «Мемфис», 1938 г. — командующий военно-морской верфью в Маро-Айленд, 1940—1941 гг. — командующий 30 и 7 эскадрами эсминцев, затем — командующий морской оперативной базой в Исландии. 1 ноября 1941 г. присвоено звание контр-адмирал.

² Дневник боевых действий и дела морской пограничной зоны Мексиканского залива. Беседы с участниками операции. Март 1943 г.

ровщик В-18 с установленным на его борту радаром вылетел из Майами для патрулирования этого района. В 06:28 11 июня самолет обнаружил подводную лодку и атаковал ее бомбами, когда она находилась в надводном положении. Ни одна из бомб не попала в цель, и самолет возвратился на свою базу для пополнения запаса горючего. В 07:55 самолет пан-американской линии обнаружил в четырех милях от пункта последней атаки подводную лодку, шедшую курсом на запад в надводном положении. После этого самолеты, сменяя друг друга, патрулировали указанный район.

Тем временем адмирал Кауфман с поразительной энергией мобилизовал все имевшиеся в его распоряжении надводные корабли. Он выслал из Ки-Уэста одну группу охотников за подводными лодками для непрерывного поиска в проливе Николас, и вторую группу — из Майами для обеспечения поиска в проливе Сантарем. Эсминец «Ноуэй» должен был производить поиск подводной лодки в Старом Багамском проливе, «Дальгрен» — в районе юго-восточной оконечности Солт Кэй и эсминец «Грин» у восточного входа в Старый Багамский пролив. Большая часть этих кораблей прибыла к местам своего назначения во второй половине дня 11 июня. Каждому из них было обеспечено постоянное прикрытие с воздуха днем, когда это позволяла метеобстановка. Два бомбардировщика В-18, снабженные радаром, патрулировали этот район ночью. И все же подводной лодке U157, для поиска и атаки которой проводились эти операции, удалось ускользнуть от

кораблей и самолетов, прокравшись вдоль побережья о. Куба. Она уже находилась далеко, на пути к оползню Флорида-Кис, когда 12 июня в 22:05 радар бомбардировщика В-18 установил контакт с ней в пункте 23°36' сев.широты и 81°27' западной долготы. Самолет атаковал ее, но безуспешно. Так как рация самолета вышла из строя, ему пришлось возвратиться на базу и доложить об обнаружении подводной лодки.

В 02:00 13 июня в район обнаружения подводной лодки был направлен другой бомбардировщик В-18. Вскоре туда же последовали эсминцы «Ноуэй», «Дальгрен» и несколько охотников за подводными лодками. Самолет обнаружил подводную лодку в первый раз в 03:05 и, вторично, в 05:20, но ей удалось скрыться, быстро пойдя на погружение.

В 07:00 13:06 четыре самолета без радара прилетели на смену. Один из них (А-20) увидел перископ подводной лодки в 13:30, а лодку U157 — в 14:30.

К этому времени ударная группа надводных кораблей, вышедшая из Ки-Уэста, прибыла в район обнаружения подводной лодки и начала там поиск. Катер «Тетис» (командир лейтенант Маккормик) установил звуковой контакт с подводной лодкой в 15 ч 50 мин. и атаковал ее семью глубинными бомбами. Каждый из остальных пяти кораблей также выходил в атаку на подводную лодку, сбросив от трех до восьми бомб. Метеорологические условия были исключительно благоприятны для атаки. Вскоре на поверхность всплыли две пары брюк и пустая труба с клеймом «сделано в Германии».

В 20:15 13 июня эсминец «Ноуэй» прибыл к месту атаки. Корабли, находившиеся в этом районе, своими действиями производили так много шума, что установление звукового контакта было невозможно. Поэтому им было приказано отойти и образовать линию поиска, в то время как эсминец «Ноуэй» должен был установить звуковой контакт с подводной лодкой. Контакт установлен не был и поиск на следующее утро был прерван, так как было решено, что подводная лодка U157 была потоплена катером «Тетис». Все остальные корабли и самолеты, принимавшие участие в операции, получили большое удовлетворение. Кроме того, эта операция была ценной с точки зрения проведения практической подготовки и закалки морального духа экипажей. Однако такая операция больше не повторялась по двум причинам: для ее проведения было привлечено значительное количество самолетов и кораблей, вследствие чего в течение нескольких дней торговые суда оставались без охранения. Было решено, что использование этих кораблей для усиления группы кораблей охранения конвоев принесло бы более эффективные результаты. Такой метод обычно применялся к трансатлантическим конвоям, начиная с весны 1943 г.

Морская пограничная зона Карибского моря

В конце февраля подводные лодки начали оперировать в Карибском море и проявляли весьма большую активность до конца сентября. С дьявольски точным расчетом адмирал Дениц сосредоточил

свои подводные лодки в двух особенно уязвимых местах: у голландских островов Кюрасао и Орува, где ежедневно добывалось свыше полумиллиона барелей бензина и различных продуктов из отходов нефти, и около Тринидада, через который или мимо которого следовало большинство наших торговых судов в Южную Америку и обратно, а также производилась вся торговля бокситами.

В феврале и марте 1942 г. в пределах морской пограничной зоны Карибского моря (западной части) было потоплено 31 судно общим тоннажем 164 770 тонн, в апреле и мае — 41 судно тоннажем 198 024 т. и в июне и июле — 42 судна тоннажем 218 623 т. В течение июня в морских пограничных зонах Мексиканского залива, Карибского моря и подходов к нему германские подводные лодки могли топить ежемесячно значительно большее количество судов, чем они ежемесячно топили на всех театрах мира до 1942 г. Командующий морской пограничной зоной Карибского моря контр-адмирал Джон Кувер, штаб которого находился в Сан-Хуане, делал все от него зависящее, располагая меньшими силами, чем большинство командующих другими морскими пограничными зонами¹. Кроме того, на него была возложена задача постоянного наблюдения и контроля за действиями французского флота на островах Мартиника и Гваделупа. Командование его морской погранич-

¹ Эсминцы «Блэйкли» и «Бэрни», две моторные лодки типа «Игл», оставшиеся от Первой Мировой войны, три подводные лодки типа «S», 12 самолетов «Каталина» из 12-й патрульной эскадрильи и их гидроавиатранспорт «Lapwing».

ной зоной было децентрализовано. На комендантов (начальников морских округов) Гуантанамо, Кюрасао и Тринидада была возложена полная ответственность за оборону вверенных им округов.

Германские подводные лодки проявляли особенно большую назойливость в Карибском море, где они топили наибольшее количество судов. На о. Орува, где один голландский моторный вельбот, три 7,5" орудия береговой обороны и несколько армейских средних бомбардировщиков охраняли ценную нефтяную промышленность острова и танкеры, выходявшие из главного порта острова, 16 февраля подводная лодка обстреляла из орудий нефтеочистительный завод. В тот же день была произведена заранее подготовленная атака по танкерам специальной конструкции (с малой осадкой), перевозившими нефть на озеро Маракайбо к островам, а также по вышедшим в море танкерам дальнего плавания. В общей сложности было потоплено шесть танкеров. Одна подводная лодка вошла в порт Кастрис (о. Сент-Лусия) ночью 10 марта, торпедировала канадский пассажирский пароход «Леди Нельсон» и грузовое судно, которые были ярко освещены, однако к счастью, подводная лодка не заметила стоявший в том же порту затемненный американский танкер. 18 февраля другая подводная лодка противника проникла в залив Пария и до наступления темноты лежала на грунте, а затем торпедировала два американских торговых судна, стоявших на якоре в Порт-оф-Спейн. Затем она совершила неслыханную дерзость, пройдя в надводном положении без огней через залив Бокас.

Взглянув на карту, можно понять исключительное стратегическое значение Тринидада — «Страны колибри»¹. Он блокирует залив Пария (внутреннее море), которое при условии надлежащей обороны становится идеальным центром движения колоссального потока судов, совершающих рейсы между портами Атлантического побережья и портами США в Мексиканском заливе, а также Гвианой, Бразилией, рекой Ла-Плата и Африкой. Движение танкеров между Голландской Вест-Индией, Европой, или Африкой осуществляется по тому же пути. Сам Тринидад является центром нефтяной промышленности; он также охраняет нефтепромыслы, находящиеся на р. Сан-Хуан в Венесуэле. Кроме того, он является перевалочным пунктом для грузов боксита — руды, крайне необходимой для производства алюминия, и, следовательно, для строительства самолетов. Залежи боксита и рудники Английской и Голландской Гвианы были расположены по течению рек Демерэра, Бербис, Коттика и Суринам, в устьях которых имелись мелководья, куда могли проходить суда с максимальной осадкой в 17 футов. В целях усиления небольшой флотилии английских и голландских судов, перевозивших бокситы, к этому торговому пути были прикреплены суда, пе-

¹ Большая часть последующих сведений была взята из дел самой базы, а также были использованы беседы с различными офицерами в Порт-оф-Спейн и на Тринидаде в поябре и декабре 1943 г. Ряд данных был взят из меморандума «Организации военно-морской операционной базы «Тринидад», составленного 1 апреля 1943 г. лейтенантом Уэлсом.

ревозившие руду с Великих Озер. Поскольку большинство из них не могло быть загружено полностью вследствие мелководья на реках, было более целесообразным для них по возвращении из заморского плавания, заканчивать свой рейс в Порт-оф-Спейн, где они могли перегружать свои грузы на малые суда, постоянно курсировавшие между Тринидадом и Гвианой. Тринидад, уже игравший большую роль с началом войны в Европе, постепенно превратился, в результате военного строительства и укрепления его как базы, в один из величайших в мире центров морской торговли.

Одним из условий закона о передаче эсминцев Англии взамен на полученные базы от 2 сентября 1940 г. являлась передача США прав на организацию военной, морской и авиационной базы в Тринидаде.

Контр-адмирал Гринслэнд выбрал места для организации баз в январе 1941 г. Гражданские инженеры, прикрепленные к ВМС, во главе с лейтенант-командером Конрадом, прибыли туда в марте 1941 г.. В апреле был подписан контракт об аренде этих баз на 99 лет и в мае 1941 г. начались строительные работы. Согласно первоначальным планам, было предусмотрено строительство только одной базы морской авиации около Порт-оф-Спейн, однако вскоре было принято решение расширить базу морской авиации и превратить ее в морскую операционную базу, для строительства которой была приобретена достаточная территория.

Морская операционная база Тринидад вступила в строй 1 августа 1941 г. Командиром базы

был назначен кэптен Редфорд. Для строительства базы пришлось выкорчевывать леса, осушать болота, выселить из этой местности и расселить в другой тысячи местных жителей. В течение небольшого периода времени была проделана колоссальная работа. Однако к моменту нападения японцев на Перл-Харбор морская операционная база Тринидад почти не была защищена. Ее оборону осуществляли: переоборудованные яхты «Опал» и «Тюркуаз» водоизмещением по 500 т, два портовых патрульных судна (УР-63 и УР-64), четыре самолета «Каталина» из состава эскадрильи «Т-31», гидроавиатранспорт и один самолет вспомогательного назначения. Личный состав базы состоял из одного офицера морской пехоты, 11 офицеров ВМС, 60 рядовых ВМС и около ста солдат морской пехоты. Местные силы обороны были слабыми и незначительными. Их работа была неэффективной и они очень мало сделали для подготовки этого района к военным действиям¹.

Однако в Тринидаде уже были сосредоточены значительные сухопутные силы. Командующий этими силами бригадный генерал Ральф Талбот

¹ Автор пишет об этом на основании личного опыта. Через три месяца после начала войны в Европе он подошел к берегу в районе Галсота-Пойнт на парусном судне, встал на якорь на почь в районе нефтепромыслов на южном побережье Тринидада, прошел через Бока де-ла-Смерно и вошел в Порт-оф-Спейн, причем никто не задержал его, не окликнул и не сделал донесения о его появлении. Если бы на его месте был немецкий диверсант, он мог бы беспрепятственно высадиться на берег и взорвать объекты нефтяной промышленности.

был по званию выше кэптана Редфорда, и, таким образом, он стал начальником объединенного оборонительного сектора Тринидада и командиром базы¹.

В течение первых нескольких месяцев войны главной задачей этого командования являлось ускорение темпов строительства баз. Например, спуск для морских самолетов в Кокоритэ не смог вступить в строй до 8 февраля, что было вызвано боевыми действиями противника, как, например, потопление грузового судна, на котором находилось радио, телефонное и телеграфное оборудование для Порт-оф-Спейн общей стоимостью в 2 миллиона долларов. В связи с потерей такого ценного оборудования произошла задержка в налаживании связи. Задержка также, отчасти, происходила из-за обычая туземного населения использовать телефонные провода для домашнего обихода.

Первым судном, потопленным в районе Тринидада, было судно, потопленное в самом порту в ночь с 18 на 19 февраля; после этого прошло почти два месяца, прежде чем в районе Порт-оф-Спейн было поставлено минное поле и было произведено минирование глубоководного Бакао. Вследствие сильного течения минирование этого пролива было затруднительным и работы по минированию закончились только в июне 1943 г. Морские районы и морские пограничные зоны, расположенные ближе к территории США, в первую очередь нуждались в постановке мин, в самолетах и в малых кораблях.

¹ Заменен генерал-майором Праттом 12 января 1942 г.

В целях лучшего обеспечения охраны конвоев на переходе между Тринидадом и о. Кюрасао силы, приданные операционной базе Тринидад (две переоборудованные яхты, два портовые судна и четыре самолета «Каталина») и районной базе на о. Кюрасао (также незначительные), были объединены.

В июне ВВС армии выделили и выслали самолеты в Тринидад, на аэродром Зандори в Голландской Гвиане, на аэродром Аткинсон в Британской Гвиане и на о. Кюрасао¹.

Прибытие в Тринадад охотника за подводными лодками длиной 110 футов (33,5 м) (SC-453) — первого корабля из состава «военно-морского флота колибри», оборудованного акустическим прибором, явилось событием огромной важности, которое можно было сравнить с включением в состав Тихоокеанского флота эсминца типа «Эссекс». Никогда в военно-морском флоте не было более яркого примера употребления максимальных усилий при наличии минимальных средств для выполнения цели, чем при создании морской операционной базы Тринидад. Контр-адмирал Джессе Ольдендорф, прибывший 2 июля с о. Кюрасао² для принятия командования базой, оказался энергичным и опытным начальником. Начальником штаба он назначил армейского офицера — человека с большим тактом, энергичного и способного — бригадного генерала Чарльза Бор-

¹ Отчеты о ежемесячном количестве самолетов, в распоряжении морской пограничной зоны Карибского моря.

² Вместо капитана Томаса Морэна.

на. Поддерживая тесный контакт друг с другом, они улаживали все зарождавшиеся конфликты между морскими и сухопутными офицерами и рядовыми, а также с большим тактом и умением осуществляли единое руководство деятельностью морских и военных сил, которые работали, как единое целое. «Оли» и «Чарли», как их называли, вдохновляли своих подчиненных к работе, к всемерному совершенствованию и росту.

До момента организации службы движения конвоев между Ки-Уэстом и Тринидадом в июле 1941 г., деятельность немногочисленных самолетов и кораблей, приданных Тринидаду, сводилась, главным образом, к проведению спасательных операций. Они приняла на борт буквально сотни людей, спасшихся с торпедированных судов. Некоторым самолетам или кораблям, патрулировавшим за пределами залива Бокас, не удавалось заметить горящее или тонущее торговое судно. Морские самолеты часто были вынуждены сбрасывать бомбы просто в море, чтобы снизиться и спасти моряков с торпедированного судна. Истребитель подводных лодок SC-453, яхты и портовые суда (УР) заходили в Порт-оф-Спейн, высаживали на берег спасенных людей, пополняли запасы горючего и воды и немедленно выходили для проведения операций. Береговые команды никогда не отказывались от работ по ремонту, работали ночью в условиях тропической жары, не покладая рук, пока их офицеры не приказывали им прекратить работу. Времени было мало, медлить не приходилось, надо было работать и работать.

Морская пограничная зона Панамского канала¹

На морскую пограничную зону Панамского канала, единственную зону, которая простиралась от одного океана до другого, была возложена огромная по своей сложности задача. Эта пограничная зона была сравнительно хуже обеспечена средствами обороны, чем морские пограничные зоны восточного побережья Атлантического океана, Мексиканского залива и Карибского моря. На Тихом океане морская пограничная зона Панамского канала проходила от сухопутной границы между Мексикой и Гватемалой, вокруг о-вов Галапагос и до точки пересечения 5-м меридианом южной широты западного побережья Южной Америки. Граница зоны, проходившая на Атлантическом океане, которая интересует нас в данном разделе, включала побережье от сухопутной границы между Мексикой и Английским Гондурасом на Юкатанском полуострове до Пунта-де-Гальинас (Колумбия) приблизительно в 90 милях к западу от о. Орува. Сухопутная граница между Карибской и Панамской морскими пограничными зонами проходила от Юкатанского полуострова вдоль параллели 18°05' сев. широты до пересечения с меридианом 80°27' зап. долготы (около 85 миль зюйд-зюйд-ост от о. Б. Кайман) и далее к Пунта-де-Галинас. Таким образом пограничная зона Панамского кана-

¹ Этот раздел составлен на основании изучения дел и материалов морской пограничной зоны Панамского канала, а также по материалам бесед и переписки с участниками операций в этом районе.

ла проходила через Английский Гондурас и через Карибское побережье Гватемалы, Гондураса, Никарагуа, Коста-Рика, Панамы и Колумбии.

Первоочередной и главной задачей командования этой морской зоной являлась оборона Панамского канала. За его оборону также несло ответственность армейское командование США зоной Панамского канала. Поскольку армейское командование руководило работами по программе канала и командовало зоной Панамского канала, командующий 15-м военно-морским округом и морской пограничной зоной Панамского канала (с 15 апреля 1942 г. — контр-адмирал Клифорд Ван-Кук) находился в подчинении у генерал-лейтенанта Фрэнка Эндрюса. В то время как армейское командование обеспечивало оборону канала от диверсионных актов и воздушных налетов, военно-морское командование должно было обеспечивать оборону морских подходов к каналу со стороны обоих океанов, а также охрану торговых судов и военных кораблей, проходивших через эту зону в обоих направлениях или транзитом через канал.

Почти до 1944 г. американские военные и военно-морские власти считали, что основную угрозу Панамскому каналу представляла Япония. Они постоянно охраняли его от вторжения японских подводных лодок и авианосцев со стороны Тихого океана, и большая часть имевшихся в распоряжении военно-морских сил была сосредоточена в этом районе. Кроме того, считалось, что атака северного входа в канал потребует сначала проникновения германских подводных

лодок в центральную часть Карибского моря и прохода их мимо Малых и Больших Антильских островов, а следовательно, мимо военно-морских сил США, сосредоточенных в этом районе командованием морской пограничной зоны Карибского моря, в то время как со стороны Тихого океана канал не имел такой внешней линии обороны.

Командованию этой морской пограничной зоной также приходилось иметь дело с затруднениями политического порядка, вызванными шпионской деятельностью. Само собой разумеется, что Панамский канал привлекал к себе целый поток агентов противника и в каждом городе имелись местные центры франкистских фалангистов, одновременно являвшиеся центрами нацистской пропаганды. Прогермански настроенный президент Панамской республики доктор Анульфо Ариас, пытавшийся превратить свою страну в фашистское государство, был заменен лояльным президентом де Ла-Гардиа всего за месяц до событий в Перл-Харборе. Однако партия бывшего президента продолжала вести заговор в пользу возвращения Анульфо Ариаса, и, следовательно, в пользу врага. Немецкие плантаторы и лавочники были рассеяны вдоль всего побережья, особенно в районе залива Дариен. Немцев жило много также среди индийских племен мискито и джикак, куда они проникали в качестве торговцев и резчиков по красному дереву.

Правительство Панамы из предосторожности удерживало их за пределами залива Сан-Блас. Внешняя торговля Гватемалы была сосредоточена главным образом в руках германского банка.

Летом 1939 г. итальянские морские офицеры произвели тщательную топографическую съемку каждой реки, притока и устьев рек на побережье между островами де-ла-Байя и мысом Грасиас-а-Диос и заручились поддержкой местного коменданта в Пуэрто-Кастилья (Гондурас).

Правительства республик Центральной Америки официально поддерживали дружественные отношения с США, но они сомневались в том, кто выиграет войну, стараясь поэтому не портить отношений с державами Оси. Во всяком случае, они не имели средств и возможностей вести наблюдение за своими изолированными друг от друга побережьями¹. В их распоряжении не было ни военно-морских флотов, которые могли бы проводить патрульные операции хотя бы у своего побережья. Таким образом, если не считать эпизодических операций небольшого количества самолетов ВВС Гондураса в течение первых восьми месяцев после вторжения в Перл-Харбор, все бремя обороны этих республик ложилось на военно-морской флот США.

Одной из самых неприятных и трудных задач командования этой морской пограничной зоной явилось расследование слухов о том, что германские

¹ На всем Карибском побережье Папанской республики, за пределами зоны Папанского канала, в 1942 г. движение производилось только по проселочным дорогам и тропинкам. Чтобы добраться до проселков, расположенных у побережья, необходимо было совершать переходы морем, а в некоторые пункты можно было попасть только на челноке. То же самое относится и к большей части районов Коста-Рика, Гондураса, Никарагуа и Колумбии (к западу от Картахены).

подводные лодки использовали побережье республик Центральной Америки для пополнения запасов горючего. Поступали различные слухи о том, что местные шхуны подвозили дизельное горючее подводным лодкам. Однако ни один из этих слухов не был основан на достаточно достоверных фактах, которые могли бы быть использованы даже историком (который требует гораздо менее точных данных, чем следственная комиссия). В различных германских документах также не было никаких подтверждающих данных. Однако вполне вероятно, что немецкие резиденты, проживавшие в этих республиках, или потомки мулатов с островов де-ла-Вайя, посылали на малых судах свежие запасы продовольствия германским подводным лодкам. Командование зоной получало бесконечные запросы из Вашингтона относительно запасов горючего для подводных лодок, и поэтому в целях предосторожности было необходимо использовать несколько военных кораблей для того, чтобы «обыскивать» каждое устье реки, защищенную рифами якорную стоянку, или заросший манграмы приток реки, где, возможно, могла скрываться или пополнять запасы горючего германская подводная лодка.

До 10 июня 1942 г. подводные лодки противника проникали только во внешние районы пограничной зоны Панамского канала. Для противника это был благоприятный момент. В распоряжении адмирала Ван-Кука находилось всего одно соединение старых четырехтрубных эсминцев «Борье», «Бэрри», «Тэтнелл» и «Горф», буксир-

ное судно «Вудкоч», старая канонерская лодка «Эри», два охотника за подводными лодками, две небольших переоборудованных моторных яхты. Все эти силы использовались для проведения патрульных операций, а также для охранения конвоев и судов в районе Карибского моря. Кроме того, в распоряжении Ван-Кука имелось 3-е патрульное крыло, состоявшее из 24 самолетов «Каталина» и баз гидросамолетов. В задачу крыла входили операции по патрулированию всей зоны¹. В связи с налетами японской авиации на Алеутские острова и о. Мидуэй в течение первой недели июня командование морской пограничной зоной ожидало нападения авианосцев или подводных лодок противника на Бальбао, и все операции по наблюдению и патрулированию были перенесены в район Тихого океана.

Подкрепления для Тихоокеанского флота США непрерывно поступали через Панамский канал. Например, 10 июня через канал прошло соединение кораблей в составе линкора «Норт Каролайн», авианосца «Уосп», крейсеров «Куинси» и «Сен-Джюэн» и семи эсминцев.

Поздно ночью 9 июня к югу от Юкатанского пролива, примерно в 60 милях от острова Косумель, было торпедировано и потоплено американ-

¹ Организация оперативного соединения морской пограничной зоны Панамского канала 1 июня 1943 г. Канонерская лодка «Ниагара» была откомандирована 5 июня. Эсминец «Борье» в тот же день был выделен для охранения двух английских судов, следовавших в Ки-Уэст. Эсминец «Дж. Фред Тэлбот» находился в капитальном ремонте.

ское торговое судно «Мерримак», перевозившее военное снаряжение и боеприпасы на Панамский перешеек. 10 и 11 июня в районе о. Суэн были торпедированы и потоплены два судна, в районе о. Олд Провиденс и о-ов Андрос — три судна и в 85 милях от входа в Панамский канал, вблизи Колона — одно судно, шедшее в охранении канонерской лодки «Эри», которой не удалось установить контакт с подводной лодкой. Этот урон был нанесен подводной лодкой U159. В течение этих двух дней канонерская лодка «Эри» являлась единственным судном, которое могло быть использовано для поиска подводных лодок, но все ее действия оказались безуспешными. Четыре эсминца находились на патрульных операциях в районе побережья, но поскольку на них не были установлены радары, подводным лодкам не стоило никакого труда избегать с ними встречи, как это имело место во время патруля эсминцев в районе морской пограничной зоны восточного побережья США. 18 июня подводная лодка U159 потопила еще два торговых судна у самого входа в Панамский канал.

В тот же день адмирал Ван Кук отдал приказ закрыть порт Кристобаль для всех судов и кораблей, выходящих в море, распределил все малые корабли, имевшие на вооружении глубинные бомбы, в зоне прибрежного патрулирования и на следующий день организовал «истребительную группу» в составе эсминца «Эдисон» (который только что вернулся из операции по охранению военного танкера в Кристобаль), эсминца «Бэрри» (только что вернувшегося из

патрульной операции), трех торпедных катеров, которые остановились там, на полпути к месту своего назначения на Тихом океане, и различных портовых судов. Цель этой группы заключалась в том, чтобы задержать и потопить подводную лодку, обнаруженную армейским самолетом примерно в 80 милях к северу от Колон.

Такое случайное объединение кораблей различных классов, которые никогда не проводили совместных операций, являлось пародией на «истребительную группу», но это было все, что командование пограничной зоны могло использовать. Даже при ходе на максимальной скорости в 35 узлов эсминец «Эдисон» мог достигнуть места обнаружения подводной лодки только через несколько часов. Один армейский и два морских самолета вылетели для наведения эсминца и атаки подводной лодки с воздуха, но они фактически не могли поддерживать связь с кораблем.

Вскоре самолеты вернулись обратно. Командир подводной лодки U159 донес адмиралу Деницу: «усилившаяся активность авиации противника не достигла результатов»¹.

Эсминец «Бэрри» пошел на сближение с эсминцем «Эдисон» для проведения поиска по квадратам, который оказался безрезультатным. К вечеру они вели переговоры с колумбийской шхуной. «Резольют» (на борту которой находились люди, оставшиеся в живых с трех торговых судов, потопленных на той же неделе в районе

¹ Командиры германских подводных лодок. «War Longs», июнь 1942 г.

о-ов Андрос) о принятии этих людей к себе на борт. Наконец, когда по приказу штаба морской пограничной зоны поиск был прекращен, появились торпедные катера — корабли, совершенно непригодные для ведения противолодочных операций. В завершение всей этой бесполезной операции, по прибытии эсминца «Эдисон» в район входа в порт Кристобаль в 01:00 15 июня была прервана связь с берегом и он был вынужден бесполезно маневрировать за пределами сетевых заградителей в течение четырех часов, после чего только было получено разрешение войти в порт¹.

Все самолеты «Каталина» 3-го патрульного крыла были переведены в район Карибского моря, 10 самолетов VI воздушной армии были переданы под оперативное командование адмирала Ван-Кука, и 17 июня через Панамский канал благополучно прошел конвой из войсковых транспортов, направлявшийся на Тихий океан в охранении пяти эсминцев. Но, в тот же день двумя германскими подводными лодками был обстрелян и потоплен английский танкер, перевозивший бензин в Кристобаль, (на расстоянии 75 миль от места своего назначения). Вскоре после этого в районе Санта-Марта, по всей вероятности теми же самыми подводными лодками на их обратном пути, были потоплены еще два судна. 24 июня между о-ми Андрос и Олд-Провиденс была обстреляна и потоплена шхуна «Резольют». Подводная лодка расстреливала в упор

¹ Лейтенант-командер Хилден (командир эсминца «Эдисон» главнокомандующему 22 июня 1942 г.

с ближней дистанции пассажиров, женщин и детей, не успев расстрелять всех только из-за появления американского патрульного самолета; 2 июня подводная лодка дерзко вошла в порт Лимон (Коста-Рика), где в доке под погрузкой стоял торговый пароход. Двумя торпедами пароход был потоплен.

Этим завершился «блиц» подводных лодок на подходах к Панамскому каналу. В нем принимали участие не более трех подводных лодок, причем в течение двух недель операций каждая из них топила по одному судну в день, не получив при этом никаких повреждений: за этот период лодки совершенно не подвергались атакам, за исключением нескольких налетов самолетов. Впоследствии были приняты меры предосторожности и проведены оборонительные мероприятия. В порту Лимон были установлены сетевые заградители. Формирование конвоев, которые должны были следовать между зоной Панамского канала и Гуантанамо, было ускорено, и первый из них вышел в море 10 июля. Воздушный патруль, базировавшийся на Коко-Соло, был усилен за счет самолетов РВУ, оборудованных радаром. Район патрулирования самолетами был настолько расширен, что за обнаруженной подводной лодкой можно было вести непрерывное наблюдение в течение 36 часов и днем и ночью.

Четыре самолета «Каталина» базировались на о. Б. Кайман, два — на Порт-Рояль (о. Ямайка) и несколько патрульных самолетов ближнего действия базировались на Альмаранто в провинции Верагас (Панама).

Самолеты VI воздушной армии прикрывали побережье Колумбии и Венесуэлы до о. Кюрасао. В июле в Пуэрто-Кастилья (Гондурас) была открыта база морской авиации, куда также базировался гидроавиатранспорт «Матагорда».

Прежде чем проведение этих мероприятий было закончено в результате обнаружения, преследования и блестяще проведенной атаки, в морской пограничной зоне Панамского канала, была потоплена первая подводная лодка противника. 11 июля сетевой заградитель «Мимоуз», возвращавшийся после постановки противолодочной сети в Пуэрто-Кастилья, был атакован примерно в 60 милях от Альмаранте¹ подводной лодкой U153 пятью торпедами. Некоторые прошли как раз под его килем. Самолеты PC-458 (имевший собственное имя «Эвелин Р.») и РВУ были приведены в боевую готовность. Самолет «Каталина» первым прибыл к месту обнаружения лодки и, установив с ней контакт по радару, в 04:00 сбросил осветительные патроны и глубинные бомбы, которые, по всей вероятности, нанесли лодке повреждения. Несколько позднее, утром, к месту атаки прибыли самолеты VI воздушной армии: один В-18 и три Р-39 и, кроме того, еще один самолет РВУ. Они производили поиск в данном районе в течение 24 часов, после чего возвратились на свои базы для пополнения запасов

¹ В пункте 10°18' сев. широты и 81°45' западной долготы. Подводная лодка U158 была потоплена в пункте 9°56' сев. широты и 81°22' западной долготы. Журнал боевых действий морской пограничной зоны Панамского канала

горючего. 13 июля в 10 ч 13 мин. самолет «Эвелин Р.» (командир лейтенант Керсон) обнаружил нефтяной след подводной лодки и сбросил все свои глубинные бомбы. Затем была поднята еще группа самолетов, также атаковавшая лодку. Тем временем эсминец «Лэнсдаун» (командир-лейтенант — командор Вильям Смодберг) прибыл в Кристобаль в качестве корабля охранения конвоев. Адмирал Ван-Кук приказал ему выйти в море и сменить патрульные суда. Через 15 минут эсминец весьма успешно установил контакт с подводной лодкой и сбросил на нее четыре 600-футовых бомбы. Подводная лодка U153 была потоплена на глубине в 1500 саженей.

3. Первые потери германских подводных лодок

Это была всего восьмая германская подводная лодка, потопленная военно-морскими силами США с момента вступления США в войну. Результаты, следовательно, были малоутешительными. Первая германская подводная лодка U656 была потоплена 1 марта 1942 г. в районе мыса Рейс (Ньюфаундленд) мл. лейтенантом морского резерва США Вильямом Тепуни, проводившим разведывательный полет на самолете «Хадсон» из состава эскадрильи «VP-82», базировавшейся на Арджентия¹. Вторая подводная лодка была потоплена главным авиамехаником Дональд Фрэнсис Мэсон из той же эскадрильи. Производя

¹ Пункт 46°15' сев.широты и 53°15' западной долготы.

поиск конвоя «ON-72» в районе юго-восточного побережья о. Ньюфаундленд, Мэсон потопил подводную лодку U503 двумя из четырех глубинных бомб марки 17, которые он сбросил с высоты 50 футов. Вскоре после этого ему было присвоено звание младшего лейтенанта.

Старый эсминец «Рупер» (командир — лейтенант-командор Хау) был первым американским кораблем, потопившим подводную лодку. История этой операции весьма интересна в свете последующих событий, поскольку чрезмерная осторожность эсминца «уравновешивалась» чрезмерной самонадеянностью подводной лодки. Идя к югу от Норфолка со скоростью 18 узлов, в ночь с 13 на 14 апреля, эсминец «Рупер» только прошел мыс у маяка Уимбл Шоал, когда на экране его радара была отмечена подводная лодка на дистанции 2700 ярдов (2470 м). Хау увеличил ход до 20 узлов и догнал цель, пеленг на которую все время изменялся. Торпеда, выстреленная на дистанции в 700 ярдов (640 м), прошла почти у самого борта эсминца. Когда дистанция до цели сократилась еще больше и достигла примерно 300 ярдов, на нее был направлен прожектор: в луче прожектора находилась подводная лодка противника. Эсминец «Рупер» открыл огонь из орудий и пулеметов, не дав возможности немцам занять свои места у орудий. Было отмечено попадание в подводную лодку в районе ватерлинии во время ее погружения. Затем, установив с лодкой звуковой контакт, эсминец забросал ее глубинными бомбами. На следующий день были обнаружены

29 трупов. Это была команда подводной лодки U85 водоизмещением в 500 тонн, которая вступила в строй в июне 1942 г. Это было ее второе плавание в американские территориальные воды за 1942 г. Она уже потопила два американских судна и ей удалось остаться невредимой во время четырех налетов авиации и двух атак эсминцев.

Новая германская подводная лодка U352 водоизмещением в 500 тонн, совершавшая свое первое боевое плавание, была обнаружена в сравнительно мелком месте в районе мыса Лукаут акустическим прибором катера береговой охраны U352 (лейтенант-командер Морис Джестер) в 16:25 9 мая 1942 г. Выстрелив торпеду по катеру, подводная лодка U352 залегла на грунт и там была забросана глубинными бомбами катером береговой охраны, в результате чего лодка вынуждена была всплыть на поверхность, чтобы дать возможность команде выйти из нее, а затем была затоплена командиром.

В первой половине 1942 г. были потоплены еще две подводных лодки. Одна из них, U157, была потоплена 13 июня. Операция ее потопления уже была описана. Вторая, U153, была потоплена в районе о. Бермуда 30 июня¹. На этой операции мы остановимся ниже.

В течение первой половины июля были потоплены еще две подводные лодки. О потоплении

¹ «Предполагаемые потопления подлодок», приписывавшиеся катерам «Найк» и «Нордланд» 22 мая и 18 июня 1942 г. оказались ошибочными.

подводной лодки U153 в районе Панамского канала мы уже упоминали, вторая же была потоплена армейским бомбардировщиком.

Подводная лодка U701 водоизмещением 500 тонн вышла из Лорьяна 20 мая под командованием Хорста Дегена и проникла в операционную зону между Чесапикским маяком и пунктом, расположенным в 15 милях южнее мыса Лукаут. 16 июня она двумя торпедами атаковала грузовое судно, шедшее в южном направлении, но промахнулась. В течение двух следующих дней ей удалось уйти от двух малых военных кораблей: первый раз — от корабля охранения прибрежного конвоя, состоявшего из двух судов, который беспорядочно забросал ее глубинными бомбами. Вторично — на рассвете 19 июня, когда подводная лодка вышла на поверхность в районе мыса Гаттерас в непосредственной близости от американского патрульного портового судна UP-389 и открыла по нему огонь. На судне UP-389 произошло заклинивание 3" орудия, а сброшенная глубинная бомба не взорвалась (возможно вследствие мелководья) и бедное судно было потоплено. Вместе с ним погибли шесть офицеров и рядовые.

На следующей неделе U701 обнаружила два конвоя и торпедировала английский танкер, входивший в состав одного из них. Корабль охранения конвоя атаковал подводную лодку глубинными бомбами, но нанес ей лишь незначительное повреждение. В полдень 28 июня U701 нанесла серьезное повреждение танкеру «Уильям Рокфлер» тоннажем 14 000 т., шедшему в охранении

двух катеров береговой охраны и под прикрытием трех самолетов. Вся группа охранения контратаковала подводную лодку весьма неактивно, так что последняя в ту же ночь смогла подняться на поверхность и потопить атакованный ранее танкер, который мог бы быть отведен в док для ремонта. В течение девяти дней подводная лодка не обнаруживалась ни разу, и только в полдень 7 июля счастье ей изменило. Армейский самолет «Хадсон» из 59-й эскадрильи, пилотируемый младшим лейтенантом Гарри Кэном (США), во время своего противолодочного патруля в районе Черри Пойнта (Северная Каролина) обнаружил лодку в 30 милях от Даймонд-Шоала и сбросил три глубинных бомбы марки 17 с высоты 50 футов как раз в тот момент, когда она шла на погружение. Системы были взорваны, в лодку хлынула вода. 18 человек команды покинули лодку через люк боевой рубки на глубине 45—60 футов, 11 из них утонули, а остальные проплыли 65 миль в северном направлении по течению Гольфстрим в течение 50 часов. Наконец они были замечены пролетающим дирижаблем, который сбросил им резиновую лодку и мешок с продовольствием. Вскоре после этого 7 человек, оставшиеся в живых, включая командира подводной лодки, были взяты на борт морским самолетом береговой охраны США¹. Таким образом, за 6,5 месяцев было потоплено всего

¹ Допрос оставшихся в живых членов команды U701. Отчет следственной комиссии о потере патрульного портового судна UP-389.

8 подводных лодок — примерно такое же количество, которое строилось германскими верфями каждые 10 дней. В то же самое время в районах действия подводных лодок было потоплено более 360 торговых судов общим тоннажем 2 250 000 т. Убийственное соотношение для союзников и исключительно удачное для держав Оси. Само собою разумеется, адмирал Дениц был в восторге от работы своих подчиненных. 15 июня он доложил Гитлеру о количестве судов союзников, потопленных сравнительно небольшим количеством подводных лодок и предсказал «широкие возможности быстрого увеличения количества подводных лодок и использования грузовых подводных лодок. Он остановился на вопросах плохого качества американских оборонительных сооружений (укреплений), потопления большого количества американских танкеров и провала плана нового строительства для возмещения потерь торговых флотов союзников.

На тот случай, если бы США стали более успешно вести противолодочную войну и операции подводных лодок у побережья США не оправдывали бы себя, он предложил снова перенести район боевых действий в район следования трансатлантических конвоев»¹. В интервью, которое он дал германскому военному корреспонденту летом 1942 г. Дениц заявил: «Наши подводные лодки проводят операции в непосредственной близости от побережья США на всем его протяжении, таким образом, что купающиеся

¹ Дневник Асманна.

в море, а иногда и жители прибрежных городов США являются свидетелями военной драмы, которая в напоминает о себе красным сиянием пылающих танкеров»¹. Это было не пустое хвастовство. Горящие танкеры можно было часто видеть из роскошных курортов Флориды. 15 июня перед глазами нескольких тысяч курортников и искателей удовольствия в районе Виргиния германской подводной лодкой были торпедированы два крупных американских грузовых судна.

¹ Перевод помещен в ежемесячном сборнике ВВС армии «Противолодочное командование» за октябрь 1942 г., стр. 16 (брошюра, отпечатанная на мимеографе).

Глава VII

ПУТЬ КОНВОЕВ В СЕВЕРНУЮ РОССИЮ

(декабрь 1941 г. — июль 1942 г.)

1. Необходимость поставок России и трудности перевозок

Наиболее трудными и опасными задачами военно-морского флота в северной части Атлантического океана в течение первых семи месяцев войны было сопровождение конвоев в Северную Россию. Морской путь из Исландии через Шпицберген в Баренцево море являлся одним из жизненно важных путей, по которому Россия получала различные материалы, необходимые ей для ведения войны. После нападения Германии на Россию в июне 1941 г., президент Рузвельт обещал оказать России помощь. Осенью 1941 г. были сделаны поставки по ленд-лизу, а 1 октября в Москве было подписано соглашение о поставках на следующие 9 месяцев.

Во время войны существовали три главных пути отправки грузов из

США в Россию. Первый — проходил через Тихий океан и обслуживался, после нападения японцев на Перл-Харбор, исключительно советскими судами. По нему с 1 октября 1941 г. до 30 сентября 1943 г. было перевезено 46% от общего грузооборота¹.

Японцы не трогали советские суда — это было как бы частью цены, за которую они хотели удержать Красную Армию от выступления против Японии.

Второй путь, конечным пунктом которого на востоке были порты Персидского залива Ормуз и Басра, был чрезвычайно длинным и только тогда, когда Средиземное море было снова открыто для судоходства союзников в июле 1943 г., он был значительно сокращен. Суда, направлявшиеся по этому пути из портов Атлантического побережья США, проходили мимо мыса Доброй Надежды, на что требовалось 76 дней (переход 14 500 миль), или через Панамский канал и Тихий океан (этот путь был на 3200 миль длиннее первого). Около 23% наших поставок в Россию шли в 1942—1943 гг. через Персидский залив.

Самым коротким, но и самым опасным путем от Атлантического побережья США в Россию являлся путь, которому мы посвящаем эту главу. Он проходил из Нью-Йорка или Филадельфии через северную часть Атлантического океана, Исландию и

¹ Статистические данные в отношении грузов основаны на измерениях (40 куб. футов на тонну) фактических грузов, включая упаковку, и приведены в меморандуме командера Эмса.

Баренцево море в Мурманск, расположенный в Кольском заливе, или в Молотовск, или в Архангельск на Белом море. Это был путь в Северную Россию.

Мурманск является незамерзающим портом. Железная дорога, соединявшая Мурманск с Ленинградом, была перерезана немцами в 1941 г. Наспех построенной веткой эта дорога была соединена с железной дорогой Архангельск — Москва. Архангельск является замерзающим портом и бывает открыт для судоходства только с 1 июня по 1 декабря. Средняя продолжительность следования конвоя из Исландии до Мурманска составляла 10 дней, до Архангельска — 12 дней.

Хотя в период с 15 февраля по 3 сентября 1943 г. для отправки грузов в Россию северным путем не пользовались, по этому пути в Россию было доставлено 23% всех грузов из США и, кроме того, значительная часть грузов, поставившихся России Англией. Около 21% грузов, перевозившихся по этому пути, было потоплено, в то время, как при перевозках через Персидский залив было потоплено 8% грузов, а при перевозках с западного побережья США в русские порты в Сибири¹ имелись лишь небольшие потери в людях на советских судах.

Как на пути через Персидский залив, так и на северном пути в Россию имели место досадные потери судов вследствие их скопления на узких фарватерах. В портовых складах Басры нельзя было уместить

¹ Меморандум командера Эмса с цифровыми данными, полученными от руководства поставками по ленд-лизу.

грузы, прибывавшие туда в 1942 г., и многие товары приходилось переправлять в Карачи (Индия).

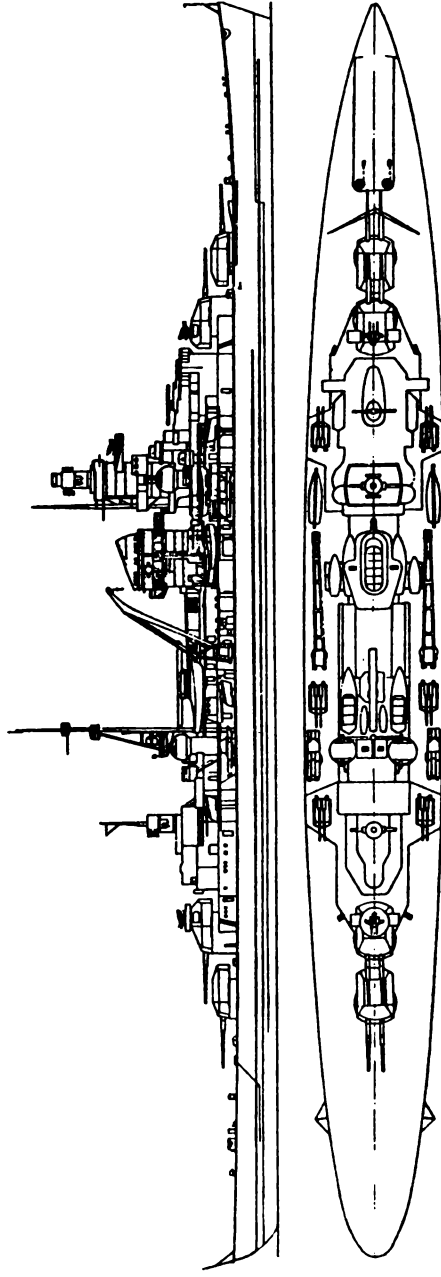
Точно так же суда месяцами простаивали в Рейкьявике в ожидании формирования конвоя в Северную Россию и месяцами задерживались в Мурманске в ожидании формирования обратного конвоя. Некоторые суда, задержанные в Исландии, производили окончательную разгрузку в Шотландии; в феврале 1944 г. товары, отправленные из Нью-Йорка и Филадельфии в 1942 г., все еще посылались в Россию из Карачи и портов Шотландии. Командование ВМС США возражало против отправки грузов из США в периоды заторов, а в английском флоте считали отправку конвоев в Северную Россию почти что самоубийством. Но все же эти конвои были необходимы, чтобы удовлетворить нужды России, ради чего мы прилагали все наши усилия.

Организация конвоев в Северную Россию была начата англичанами в августе 1941 г. и на всем протяжении войны ответственность за успешную доставку грузов и за движение этих конвоев лежала на английском военно-морском флоте. ВМС США начали принимать участие в охране этих конвоев в самый трудный период апрель — июль 1942 г. Американские торговые суда (с военными командами на борту), груженные взрывчатыми веществами и другими военными материалами, выходили в море в составе конвоев, начиная с декабря 1941 г.

Первым американским судном, вышедшим из США в Россию с военной командой на борту, было грузовое судно «Ларранга» тоннажем 3800 т.

Оно вышло из Бостона за день до событий в Перл-Харборе с характерным для того времени недостаточным вооружением (одно 4" орудие и восемь 30 мм пулеметов). Военная команда состояла из одного офицера (мл. лейтенант Акстелл — из морского резерва США) и восьми рядовых. Судно присоединилось в Исландии к конвою «PQ-8», вышедшему в море 8 января 1942 г. В ночь на 17 января конвой был атакован подводной лодкой, которая нанесла повреждения флагманскому судну конвоя и английскому эсминцу из группы охранения, но не потопила их. Конвой прибыл в Мурманск 19 января.

В этот период войны большинство американских судов, направлявшихся в Россию, выходило из Филадельфии и в Галифаксе или в Сидни присоединялось к трансатлантическому конвою. Отсюда суда следовали вместе с конвоем до пункта, откуда конвой направлялся в Исландию. Английский конвой, сформированный в Гар-Лох или Лох-Ю, на западном побережье Шотландии, присоединялся к ним в Хваль-фьорд, где формировался конвой «PQ», следовавший в Мурманск в охранении английских корветов, эсминцев и легких крейсеров. Маршрут этих конвоев проходил через фарватер, протрассированный в минированном Датском проливе, и затем все дальше и дальше на север, насколько это позволяли ледовые условия. В конце пути конвои должны были повернуть на юг к Кольскому заливу, где они находились в радиусе действия германской авиации, базировавшейся на аэродромы Норвегии и Финляндии.



Тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» (Германия, 1940).

Водоизмещение стандартное 14 270 тонн, полное 18 700 тонн, скорость 30,8 узла, дальность 5050 миль на 15 узлах. Бронирование — пояс 80 мм, палубы до 82 мм, башни до 105 мм, боевая рубка 150 мм. Вооружение — восемь 203-мм орудий, двенадцать 105-мм универсальных орудий, шесть спаренных 37-мм автоматов, восемь 20-мм автоматов, 4 трехтрубных 533-мм торпедных аппаратов, одна катапульта, три гидросамолета.

Суда, направлявшиеся в Россию, перевозили все виды военных материалов: взрывчатые вещества, боеприпасы, нефть, машины, орудия, автомашины, самолеты и различные детали. На обратном пути они не имели таких тяжелых и опасных грузов, но перевозили в США значительное количество хрома, хлористого калия, магнезита, мехов, шкур, лесоматериалов и даже гусиных перьев.

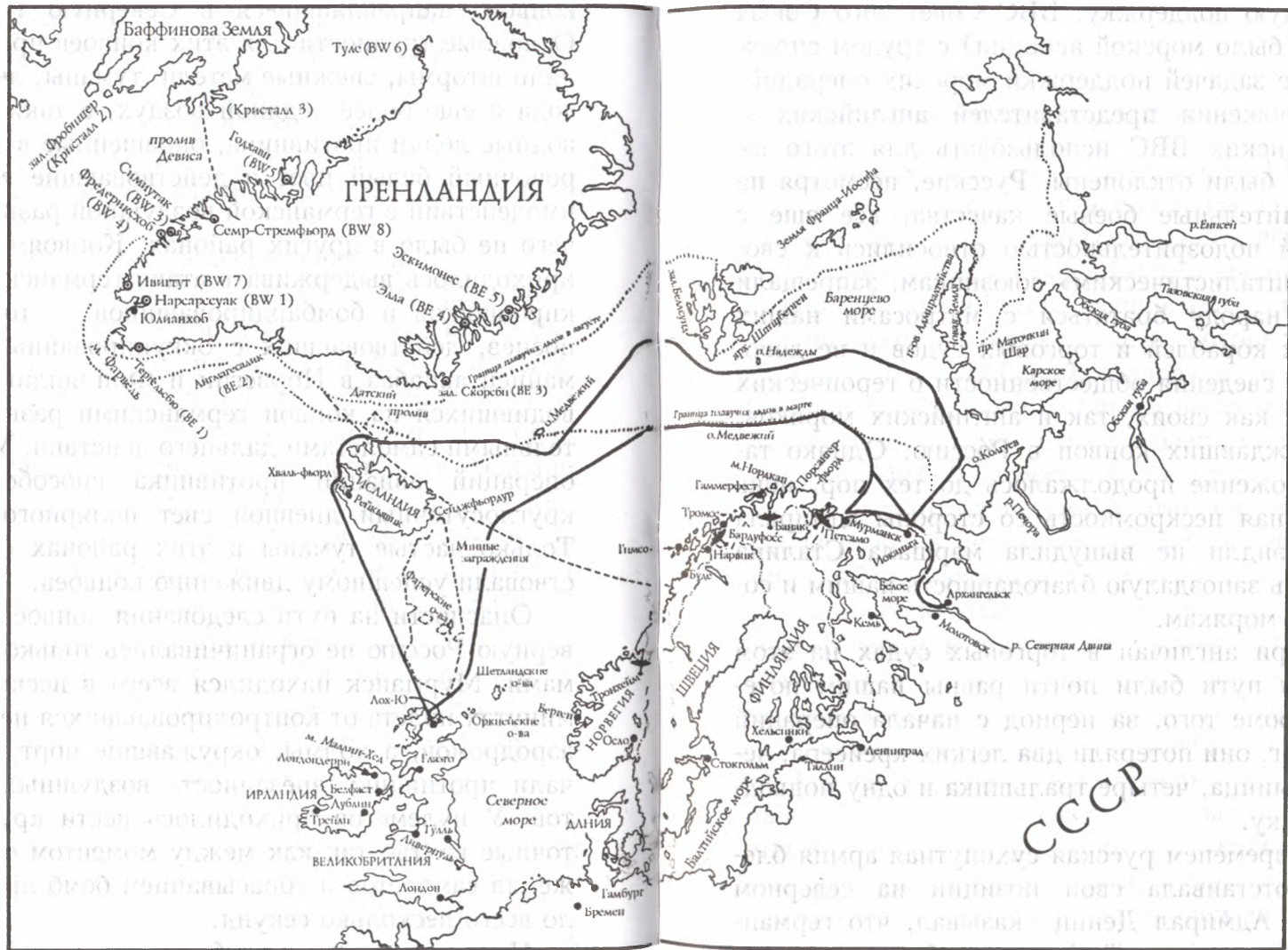
В этот период значительная часть кораблей германских ВМС базировалась на различные порты и фиорды Норвегии, так как Гитлер был убежден, что англичане предпримут попытки высадки в Норвегии. Крупный линкор «Тирпиц» был направлен в Тронхейм в январе, тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» — в феврале, карманный линкор «Шеер» — в марте, и карманный линкор «Лютцов» — в мае. Каждого из них сопровождало определенное количество эсминцев¹. Это развертывание сил предоставляло германскому флоту исключительную, в своем роде, возможность нападения на конвои и соприкосновения с английскими и американскими кораблями охранения, но эта возможность редко переходила в действительность.

¹ Тяжелый крейсер «Принц Ойген» на пути в Норвегию (куда он шел вместе с карманным линкором «Шеер»), был торпедирован английской подводной лодкой и возвратился в Германию для ремонта. Линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» были повреждены в результате подрыва на минах во время их дерзкого перехода через Ла-Манш в феврале и не могли быть направлены в Норвегию до 1943 г

Этот «fleet in being» (флот, служивший потенциальной угрозой) меньше всего беспокоил конвои, направлявшиеся в Северную Россию. Основные трудности для этих конвоев представляли штормы, снежные метели, туманы, ледяная вода и еще более ледяной воздух, а также подводные лодки противника, окрашенные в маскировочный белый цвет и действовавшие во взаимодействии с германской воздушной разведкой, чего не было в других районах. Конвоям также приходилось выдерживать атаки германских пикировщиков и бомбардировщиков — торпедоносцев, действовавших с оккупированных Германией авиабаз в Норвегии и Финляндии и наводившихся на конвои германскими разведывательными самолетами дальнего действия. Успеху операций авиации противника способствовал круглосуточный дневной свет полярного лета. Только частые туманы в этих районах способствовали успешному движению конвоев.

Опасности на пути следования конвоев в Северную Россию не ограничивались только штормами. Мурманск находился всего в нескольких минутах полета от контролировавшихся немцами аэродромов, а холмы, окружавшие порт, облегчали противнику внезапность воздушных налетов. У пулеметов приходилось нести круглосуточные вахты, так как между моментом обнаружения самолетов и сбрасыванием бомб проходило всего несколько секунд.

На наших моряков глубокое впечатление произвела решительность русских и их настойчивое стремление разбить немцев, но русская авиация



Карта: маршрутов коповцев Из Англии в СССР

не могла обеспечить нашим кораблям прикрытия с воздуха, а русский флот мог оказать им лишь небольшую поддержку. ВВС Советского Союза (там не было морской авиации) с трудом справлялись с задачей поддержки морских операций, а предложения представителей английских и американских ВВС использовать для этого их пилотов были отклонены. Русские, несмотря на их значительные боевые качества, все еще с большой подозрительностью относились к своим «капиталистическим» союзникам, запрещали своему народу браться с матросами наших военных кораблей и торговых судов и не доводили до сведения общественности о героических усилиях как своих, так и английских моряков, сопровождавших конвои в Россию. Однако такое положение продолжалось до тех пор, пока намеренная нескромность со стороны адмирала Б.Х. Стэндли не вынудила маршала Сталина выразить запоздалую благодарность нашим и советским морякам.

Потери англичан в торговых судах на этом морском пути были почти равны нашим потерям. Кроме того, за период с начала операций до 1943 г. они потеряли два легких крейсера, четыре эсминца, четыре тральщика и одну подводную лодку.

Тем временем русская сухопутная армия блестяще отстаивала свои позиции на северном фронте. Адмирал Дениц указывал, что германский военно-морской флот «требовал» захвата немцами Мурманска, Петсамо и всего полуострова Рыбачий. Это требование «так и не было

выполнено вследствие непреодолимых трудностей местности» и Дениц мог бы добавить «из-за сопротивления русской армии»¹.

2. Трудности перехода в марте 1942 г.

До половины летнего солнцестояния 1942 г. из 110 судов, шедших в составе конвоев по северному пути, было потоплено всего одно торговое судно. В течение трех месяцев (апрель-июнь) 1942 г. из портов США в Россию вышли 143 судна, имевшие на борту 826 000 т груза, из которых 84 судна (на борту 523 000 т) следовали мимо мыса Нордкап в Мурманск. Однако всего 44 (из 84) судна прибыли к месту своего назначения, доставив туда 300 000 т груза. 23 судна были потоплены в результате действий противника и выведены из строя в результате различных повреждений, а 17 — произвели разгрузку в Шотландии в ожидании более благоприятных условий для перехода. К середине лета 1942 г. на этом пути больше половины судов, входивших в состав конвоев, были американскими. Им пришлось совершать переходы в самый трудный период всей войны.

В течение первой недели марта 1942 г. германский флот «прозевал» прекрасный случай рассеять конвой «РQ-12», направлявшийся в Россию. Воздушной разведкой противника этот конвой (15 судов, шедших в охранении английского крейсера и четырех эсминцев или корветов) был

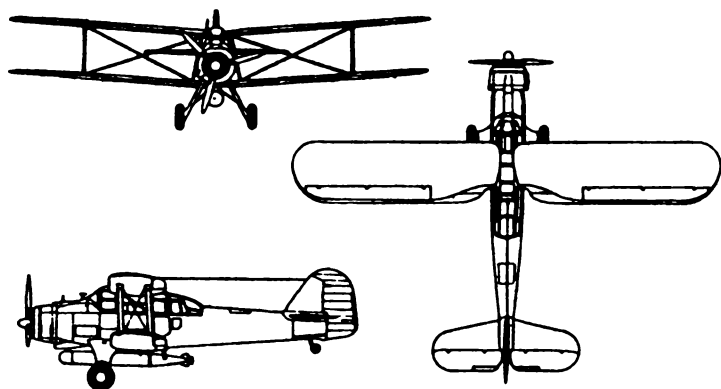
¹ Отчет Деница. Раздел 86.

обнаружен 5 марта в 17 милях к югу от о. Ян-Майен вскоре после выхода его в море.

На следующий день адмирал Редер отдал приказ линкору «Тирпиц» и трем эсминцам выйти в море на перехват конвоя. Шесть германских подводных лодок должны были занять позиции восточнее мыса Нордкап, чтобы потопить отдельные уцелевшие суда конвоя. Командующий штурмовой группой (флагманским кораблем являлся линкор «Тирпиц») вице-адмирал Отто Цилиакс имел мало желания проводить эту операцию, считая безумием использование его мощного линкора для рассеивания какого-то маленького конвоя. Ввиду этого нет ничего удивительного в том, что эта операция провалилась.

Погода была мрачная и море слишком бурное, чтобы с линкора могли подняться в воздух его самолеты, или чтобы германские ВВС могли совершать свои операции. После потопления одного маленького русского грузового судна, шедшего без охранения (добыча не очень блестящая), германским эсминцам потребовалось пополнить свои запасы горючего. Принять горючее с линкора эсминцы не могли из-за состояния моря, ввиду чего их пришлось отправить в норвежские порты в то время, как «Тирпиц», находившийся южнее о. Медвежий, оставался в течение более чем 24 часов без охранения. 8 марта адмирал Редер отдал приказ прервать проведение этой операции.

Тем временем было организовано мощное соединение кораблей поддержки в составе трех линкоров (командир соединения адмирал Тови находился на линкоре «Кинг Джордж V», ави-



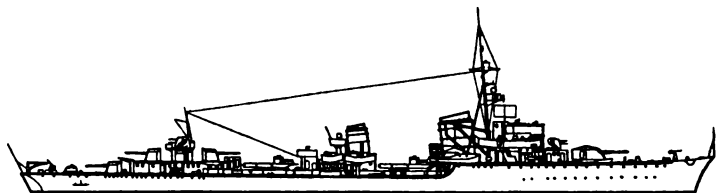
Палубный торпедоносец Фэйри «Альбакор» (Англия, 1940).

Вес пустого 3270 кг, взлетный — 5670 кг, скорость 257 км/ч, дальность полета 1500 км. Вооружение — два 7,7-мм пулемета (один неподвижный), 907 кг бомб или одна авиаторпеда. Экипаж — 3 человека.

аносца «Викториес» и девяти эсминцев. Задачей этого соединения являлось охранение конвоя «RQ-12», следовавшего в Россию, и возвращавшегося из России конвоя «QR-8». В условиях плохой погоды соединение английских кораблей шло на сближение с германскими кораблями, чтобы вступить в бой с линкором «Тирпиц». На рассвете 9 марта истребители с авианосца «Викториес» наконец обнаружили соединение германских кораблей, когда оно направлялось в Норвегию и самолеты-торпедоносцы «Альбакор» атаковали его, но безуспешно, и линкор «Тирпиц» без потерь вошел в залив Вест-фиорд. Оба конвоя, вызвавшие такую активность действий с обеих сторон, воспользовались прикрытием тумана на всем протяжении их пути и избежали их преследования.

История конвоя «RQ-13» весьма отличается от данного случая. Этот конвой, шедший в Россию в составе 19 торговых судов под охраной английского крейсера «Тринидад» и трех эсминцев, вышел из Рейкьявика 20 марта. Вследствие свежей погоды, перешедшей в настоящий шторм 25 марта, несколько судов отстали от конвоя. Германской воздушной разведкой конвой был обнаружен, и из Киркенеса были высланы три германских эсминца для его перехвата. В период с 28 по 31 марта немцы сосредоточили на этом конвое все свое внимание. Он подвергался налетам высотных и пикирующих бомбардировщиков, атакам подводных лодок и эсминцев от пункта, расположенного приблизительно в 85 милях к северу от мыса Нордкап, до меридиана, пересекающего Мурманск. Американское судно «Эффингем» и одно английское торговое судно были потоплены; два панамских грузовых судна пропали 28 марта. На следующее утро в 09:30¹ германские эсминцы атаковали конвой в условиях очень плохой видимости (150—200 ярдов) и сильных снежных шквалов. Пасмурная погода спасла конвой. Противник в течение 10 минут вел огонь по судам, не причинив им серьезных повреждений. Германский эсминец вступил в бой с английским крейсером «Тринидад», но получил такие серьезные повреждения, что вскоре затонул, выпустив, однако, перед этим торпеду, которая попала в крейсер и сильно его повредила.

¹ Пункт 72°07' сев. широты и 32°15' вост. долготы сообщен начальником конвоя. Остальные данные взяты из германских материалов «Операции и тактика».



Немецкий эсминец типа «Нарвик» (проект 1936А, 1940 год).
Корабли этого типа действовали в 1942 – 1943 гг. в полярных водах.

Водоизмещение стандартное 2600 тонн, полное – 3600 тонн, скорость 36 узлов, дальность хода 5000 миль на 19 узлах. Вооружение – четыре-пять 150-мм орудий, два спаренных 37-мм зенитных автомата (позже – до 14 стволов), два 20-мм зенитных автомата, два 533-мм четырехтрубных торпедных аппарата.

Все же крейсер сумел достичь порта назначения, был быстро отремонтирован и снова вступил в строй. В мае этот же крейсер, когда он сопровождал конвой, «QR», подвергся атаке германских пикировщиков. В то время, как команда крейсера была занята устранением повреждений, он был потоплен бомбардировщиками-торпедоносцами¹.

3. Оперативное соединение

Прежде чем следующий конвой, направлявшийся в Мурманск, вышел из Исландии², США выслали мощное соединение поддержки и прикрытия,

¹ Сообщение бывшего командира крейсера «Тринидад» (кэптен Саундерс).

² В составе конвоя «RQ-14», включая его 7 или 8 торговых судов, входили американские суда «Яка» и «Вест Чесвальд». Он прибыл в Мурманск 19 апреля, потеряв одно судно.

в состав которого входили два американских линкора новейшей конструкции. Это соединение должно было оказать поддержку конвоям на случай, если бы германский линкор «Тирпиц» снова вышел в море, чтобы перерезать коммуникации в Северную Россию. Причины отправки этого соединения в северную часть Атлантического океана являются несколько запутанными, но очень интересными, поскольку они характеризуют исключительное единство действий союзников, характерное для Второй Мировой войны¹.

Согласно наиболее достоверным разведывательным данным союзников, Япония готовилась после захвата Сингапура (15 февраля) и большей части Голландской Индии, захватить Мадагаскар, который правительство Виши, даже если бы оно этого и хотело, защитить не могло. Организация японской морской базы и авиабазы на о. Мадагаскар закрыла бы для союзников «черный ход» в Средиземное море и сделала бы опасным вход любых кораблей и судов союзников в Индийский океан. Начальники английских штабов решили поэтому выслать экспедиционные силы, чтобы сразу занять о. Мадагаскар от имени генерала де Голля. 14 марта Черчилль информировал об этом Рузвельта. Он добавил, что экспедиционные силы должны были быть направлены под прикрытием мощного соединения военных кораблей, для чего было использовано единственное, имевшееся в распоряжении

¹ Информация об этом эпизоде была получена мною во время разговора с президентом Рузвельтом.

английских ВМС, соединение «Н» (английский линкор «Малайя», авианосец «Аргус», легкий крейсер «Хермион» и несколько эсминцев), которые в то время находились в западной части Средиземного моря. В связи с этим Черчилль обратился с просьбой к ВМС США выделить два линкора, авианосец и несколько крейсеров и эсминцев для замены соединения «Н» на Средиземном море в течение апреля, мая и июня.

Президент Рузвельт передал эту просьбу адмиралу Кингу. Главнокомандующий намеревался направить на Тихий океан наши единственные два линкора, только что спущенные на воду. Он сразу оценил значение операции на о. Мадагаскар и решил, что на некоторое время американские линкоры «Вашингтон» и «Норт Кэролайн» могут оказаться значительно более полезными на Атлантическом океане. Вследствие трудностей транспортного характера в вопросе снабжения американского оперативного соединения в Гибралтаре Кинг предложил, чтобы американские линкоры заменили английские корабли из состава английского отечественного флота, которые, в свою очередь, могли бы заменить соединение «Н». 16 марта президент США информировал премьер-министра Англии по этому вопросу и было принято решение в соответствии с которым 39-е оперативное соединение под командованием контр-адмирала Джона Вилькоксии, шедшего на линкоре «Вашингтон», 25 марта вышло из залива Каско¹.

¹ См. след. главу «Операции у о. Мальта».

В состав этого соединения входили тяжелые крейсера «Уичита» и «Тускалуза» (из состава бывшего патрульного соединения «Уайт»), авианосец «Уосп» и 8-я эскадра эсминцев под командованием кэптана Муна, шедшего на эсминце «Уэйнрайт». Оперативное соединение вышло в море в исключительном тумане в штормовую погоду, море было настолько бурным, что взлетная палуба авианосца «Уосп», возвышавшаяся на 57 футов над ватерлинией, была покрыта водой. В таких условиях в точке 42°24' сев. широты и 61°34' зап. долготы адмирал Вилькокс был смыт волной; самолет, вылетевший с авианосца «Уосп» на его поиски, также пропал. Командование соединением принял контр-адмирал Гиффен, шедший на крейсере «Уичита».

Английский крейсер «Эдинбург» (флагманский корабль контр-адмирала Бонхэма Картера), шедший в охранении четырех или пяти эсминцев, встретил 39-е оперативное соединение на рассвете 3 апреля — мрачным и темным утром, характерным для северной части Атлантики, примерно в 50 милях к западу от о. Роккайл, и сопровождал до Скапа-Флоу это первое крупное соединение Атлантического флота США, прибывшее в английские воды после объявления войны.

28 апреля 39-е соединение, за исключением авианосца «Уосп», было включено в состав соединения прикрытия, куда также входили английский авианосец «Викторлес» и легкий крейсер «Кения», 5 английских эсминцев и линкор «Кинг Джордж V» (флагманский корабль адмирала То-

ви, командующего английским отечественным флотом) и вышло из Скапа-Флоу для прикрытия конвоев, следовавших в Северную Россию.

В тот же день американские грузовые суда «Данбоун» и «Элдена», а также 11 английских и других торговых судов были сведены в конвой «QR-11», который вышел из Мурманска в сопровождении английских кораблей: крейсера «Эдинбург», восьми эсминцев, шести корветов и вооруженного траулера. Ни один выход судов из Мурманска в море не мог быть осуществлен скрытно от немцев. Это позволило адмиралу Редеру и на этот раз отдать приказ германским эсминцам, подводным лодкам и авиации начать операции по уничтожению конвоя «QR-11». 30 апреля две подводные лодки атаковали крейсер «Эдинбург» и нанесли ему серьезные повреждения. День первого мая начался налетом на конвой шести самолетов-торпедоносцев «Юнкерс», но ни одна из сброшенных самолетами торпед не попала в цель. В 12:45 показались три германских эсминца. Поскольку большая часть кораблей охранения конвоя находилась около крейсера «Эдинбург», конвой «QR-11» в это время охранялся всего четырьмя эсминцами, которые мгновенно поставили дымовую завесу и атаковали противника с дальней дистанции. По признанию немцев, данная операция была произведена союзниками очень умело, английский командир конвоя маневрировал судами очень искусно за ледяным полем. Германские эсминцы не были в состоянии сблизиться с конвоем и в конце концов прекратили бой, израсходовав все свои торпеды и большую часть артиллерийского

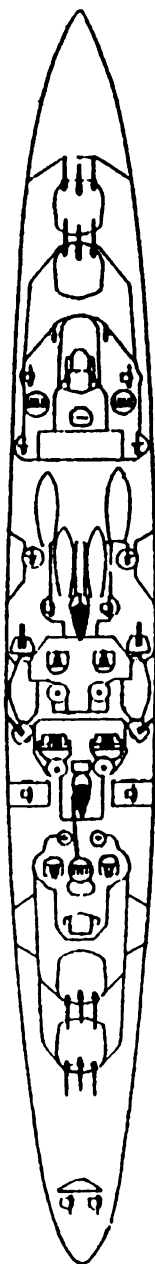
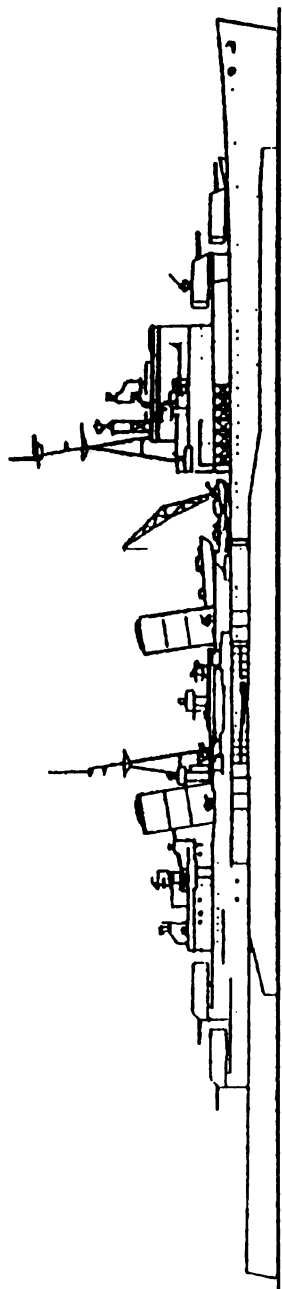
боезапаса на бесполезные атаки английских кораблей охранения. Из состава конвоя было потоплено только русское грузовое судно, которое было торпедировано германской подводной лодкой.

На следующий день выведенный из строя английский крейсер «Эдинбург» был обнаружен тремя германскими эскадренными миноносцами, из которых «Шеман» выпустил торпеду в крейсер. Последний ответил залпом из 6" орудий, в результате чего на эсминце были повреждены оба машинных отделения. Германская команда была вынуждена оставить свой корабль. Но крейсер «Эдинбург» был также обречен на гибель, спасти его было невозможно, и он затонул.

Конвой «PQ-15», следовавший в Россию и встретившийся с конвоем «QP-11», шел под прикрытием 99-го оперативного соединения¹.

За боевыми действиями, развернувшимися вокруг этого конвоя, лучше всего проследить с палубы американского грузового судна «Экспозитор» (4059 т), груженого смертоносным грузом, состоявшим из 5000 ящиков тринитротолуола. Как часто случалось в первые месяцы 1942 г., это судно было укомплектовано недостаточным количеством матросов и имело недостаточное вооружение. Перед выходом этого судна из залива Клайд в Исландию, на нем дополнительно к одному 4"/50 орудию калибра (обслуживаемомуся

¹ Название «39-е оперативное соединение» около 25 апреля было заменено названием «99-го оперативного соединения».



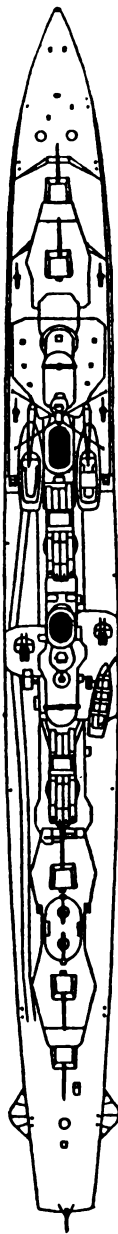
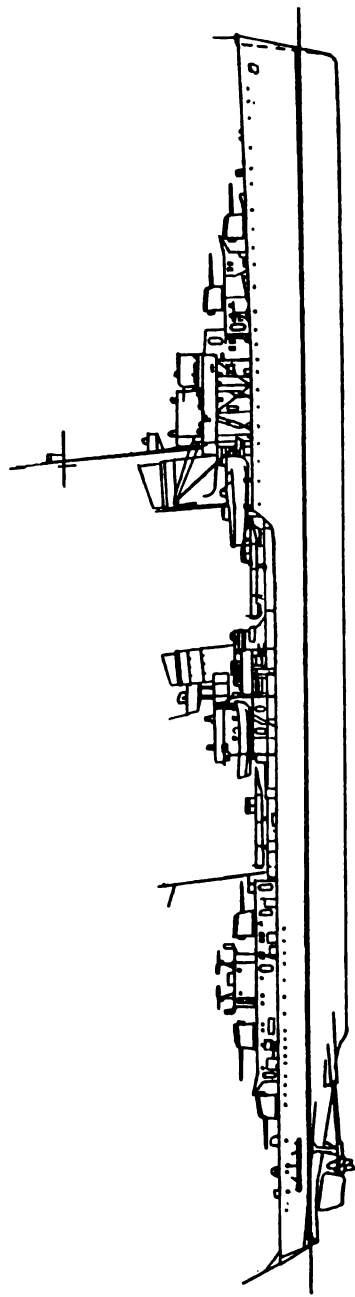
Легкий крейсер «Эдинбург» (Англия, 1939).

Водозмещение стандартное 10 550, полное 13 200 тонн, скорость 32,5 узла, дальность 8000 миль на 14 узлах. Бронирование — пояс 115 мм, палуба 76-51 мм, башни и рубка до 102 мм. Вооружение — двенадцать 152-мм орудий, двенадцать 102-мм универсальных орудий, два восьмиствольных 40-мм автомата «пом-пом», два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, одна катапульта, три гидросамолета.

военной командой, состоявшей из мичмана Рикса, четырех матросов и одного сигнальщика), и четырьмя пулеметами калибра 30, обслуживавшимися матросами торгового флота было установлено два 20-мм автомата «Эрликон» и один спаренный пулемет «Гочкисс». Однако количество людей в военной команде судна увеличено не было.

Когда конвой «PQ-15» 26 апреля вышел из Рейкьявика, в его состав входили 23 транспорта, включая три американских судна «Фрэнсис Скотт Кей Кеу», «Дир Лодж» и «Экспозитор». Конвой шел в сопровождении девяти английских эсминцев и трех вооруженных траулеров. Позднее группа охранения была усилена двумя тяжелыми крейсерами и английским крейсером ПВО. На следующий день на пути конвоя были обнаружены плавучие мины, но ни одно из судов на них не подорвалось. 30 апреля разведывательный самолет противника обнаружил конвой, но был отогнан огнем дальнобойной артиллерии кораблей охранения. На следующий день в течение нескольких часов в районе движения конвоя совершали полеты два или более германских самолетов, один из которых трижды пытался сбросить бомбы на конвой и при последней попытке был сбит.

Начиная со 2 марта, когда разыгрался решающий бой, в течение 48 часов на кораблях непрерывно объявлялась боевая тревога. Мичман Рикс, находившийся на борту судна отмечает, что «военная команда», вследствие ее малочисленности и постоянного объявления боевой



Немецкий эсминец «Герман Шеманн» (проект 1934).

Водизмещение стандартное 2200 тонн, полное 3130 тонн, скорость 36 узлов, дальность хода 4400 миль на 19 узлах. Вооружение — пять 127-мм орудий, два спаренных 37-мм зенитных автомата (позже — до 14 стволов), до восьми 20-мм зенитных автоматов.

тревоги, работала почти без сна и отдыха и может рассматриваться, после этого перехода, подлинно боевой командой военного корабля». Около 00:56 с правого борта конвоя были замечены три или пять самолетов, летевших на конвой. По ним был немедленно открыт огонь. Один из самолетов был сбит, а два других прорвались через завесу и сбросили торпеды с дистанции около 500 ярдов (457 м). Два торговых судна и английский корвет почти одновременно получили повреждения. Английский пароход «Кэйр Корсоу», груженный взрывчатым веществом, по-видимому загорелся в то время, когда около него упал охваченный пламенем германский самолет, взорвался и затонул в течение нескольких секунд. Два других судна затонули не так быстро. Когда одно из них скрылось под водой, с кормового сигнального поста «Экспозитора» была замечена появившаяся на поверхности часть боевой рубки подводной лодки в самом центре конвоя, всего в нескольких ярдах от правой раковины нашего судна. Фактически она была так близко от борта, что невозможно было привести в действие ни, установленное на корме 4" орудие, ни пулемет, установленный на кормовой палубе. По-видимому, предположив, что мы заметили ее, подводная лодка изменила курс, пересекла левую раковину судна и начала удаляться. Когда расстояние увеличилось до 25 ярдов (23 м), по лодке был открыт огонь из 2" орудия, причем второй снаряд попал под прямым углом в ее боевую рубку. Верхняя часть боевой рубки в результа-

те этого попадания была сорвана. Когда лодка погружалась в воду, вода вокруг нее пенилась и кипела. Впоследствии было замечено нефтяное пятно, образовавшееся из пузырьков воздуха, поднимавшихся на поверхность воды. В этот же момент один из пулеметчиков увидел след торпеды, пересекавший наш курс с левого борта. Был дан полный ход назад и торпеда прошла мимо, всего в нескольких футах от нас¹.

В ночь с 3 на 4 мая конвой подвергся атаке еще двух бомбардировщиков-торпедоносцев, но они были отогнаны мощным огнем зенитной артиллерии и не причинили ущерба. Конвой прибыл в Мурманск 5 мая без каких-либо серьезных инцидентов на последнем отрезке пути.

Крейсер «Эдинбург» был не единственным военным кораблем из состава 99-го оперативного соединения, потопленным в этих операциях. 1 мая в условиях густого тумана, в пункте 67° сев. широты и 5° зап. долготы английский линкор «Кинг Джордж V» протаранил и разрезал пополам английский эсминец «Пенджаб». Американский линкор «Вашингтон», шедший в кильватер флагманского корабля, попал между двумя половинами этого эсминца как раз в тот момент, когда корма эсминца погрузилась в воду. Глубинные бомбы, находившиеся на эсминце, взорвались под линкором, причинив ему небольшие повреждения.

¹ Отчет мичмана Рикса. Подводной лодке все же удалось уйти.

Конвой «QR-12», шедший из России в составе девяти американских торговых судов¹, вышел из Мурманска 21 мая. В течение первых четырех дней пути он шел в условиях малой видимости. Весь его переход до Исландии был спокойным, поскольку немцы сосредоточили все свое внимание и все свои силы на конвоях, перевозивших боеприпасы в Россию.

После того, как американские заводы, выпускавшие продукцию для России, стали работать на полную мощность, число судов в составе «RQ», следовавших в Россию, увеличилось с 12 до 30 судов и более. Дни становились все длиннее и длиннее и наконец, стало возможным «визуальные» атаки проводить в течение круглых суток. Гитлер воспользовался этой возможностью и усилил свою авиацию на базах северной Норвегии.

4. Конвой «RQ-16» и «QR-13»

Конвой «RQ-16» был первым конвоем, который испытал на себе усиление воздушной мощи Германии. 34 судна, входившие в его состав, вышли из Рейкьявика 20 мая в сопровождении группы кораблей охранения. Командир этой группы охарактеризовал ее как мощное соединение военных

¹ Торговые суда «Алькоа Рэблер», «Экспозитор», «Фрэнсис Скотт Кей», «Мормакрио», «Пауль Люченбах Сиэтл Спиритт», «Бэуой Чико», «Техас» и «Зебулон Б. Вэнкэ» Судно «Сиэтл Спиритт», присоединившееся к трансатлантическому конвою, шедшему в США, было потоплено подводной лодкой.

кораблей, аналогичное группам охранения, при-
даваемым конвоям на Средиземном море.

В состав этого соединения входили два крей-
сера типа «Дорсетшир», два крейсера типа
«Саутгемптон», два крейсера ПВО, шесть
эсминцев, шесть вооруженных траулеров и две
подводные лодки. Военно-морской флот США
все еще не был в состоянии обеспечить все аме-
риканские грузовые суда необходимым вооруже-
нием или квалифицированными военными ко-
мандами. Наиболее характерным примером та-
кого недостаточного вооружения было торговое
судно «Элкоа Банне» (5035 тонн), которое фак-
тически являлось невооруженным, если не счи-
тать пяти пулеметов калибра 0,3", установлен-
ных на нем в Исландии. Матрос и ученик-ра-
дист, назначенные на это судно в качестве связи-
стов, являлись единственными военными на суд-
не. На других судах, где было установлено необ-
ходимое вооружение, не было достаточного ко-
личества боеприпасов. Например, на судне
«Мауна Кеа» 27 мая во время боя, происходив-
шего на параллельных курсах были израсходо-
ваны боеприпасы для пулеметов калибра 0,5", и
до тех пор, пока судну не удалось взять боепри-
пасы у судна «Джон Рэндольф», оно могло ве-
сти огонь только из двух пулеметов калибра
0,3" Суда, прибывавшие в Мурманск с остав-
шимся боезапасом расходовали его до последне-
го патрона во время налетов германских бомбар-
дировщиков на порт.

Военно-морской атташе США в Северной
России кэптен Френкел предлагал, чтобы на

каждое американское судно, по выходе его из Исландии, давалось по 5000 снарядов. Ему пришлось просить боеприпасы для пулеметов калибра 0,5" у русских для того, чтобы суда «Элдена», «Данбоун» и «Мормакмар», которые «проделали замечательную работу по самообороне и обороне порта от бомбардировщиков противника», не были безоружны на обратном пути.

Непрерывная длительная атака конвоя «PQ-16» началась 25 мая и продолжалась в течение шести дней до момента входа судов конвоя в порт Мурманск. Бой был крайне напряженным и интенсивным; в нем участвовало наибольшее количество германских самолетов за все время переходов конвоев в Северную Россию. В течение шести дней и светлых, как день, ночей, немцы атаковали конвой. В атаках принимали участие подводные лодки, бомбардировщики, высотные бомбардировщики и самолеты-торпедоносцы, бомбардировавшие конвой и сбрасывавшие на него торпеды. На рассвете 26 мая германская подводная лодка всплыла поблизости от двух английских подводных лодок из группы охранения конвоя, что явилось причиной уменьшения интенсивности огня кораблей и судов конвоя, а также дезориентировало корабли охранения. В результате действий этой подводной лодки было торпедировано и потоплено американское грузовое судно «Сайрос».

Особенно сильным атакам подверглось американское грузовое судно «Сити оф Джолет», являвшегося целью восьми торпедоносцев и 18 пикировщиков противника во время четырех

налетов в течение первого дня боя. Противник приблизился к конвою с правого траверза. Самолеты шли строем фронта, соблюдая дистанцию между самолетами 75 футов (23 м) на высоте 1000 футов (305 м). Нарушив строй, бомбардировщики спикировали под углом в 5° и сбросили от трех до пяти бомб с ударным взрывателем, весивших в среднем по 300 футов каждая. Торпедоносцы совершали налеты двумя группами на высоте от 30 (9 м) до 50 футов (15 м) над уровнем моря и сбрасывали торпеды одновременно с дистанции около 300 ярдов (274 м). В этот день судну «Сити оф Джолет» с большими трудностями удалось уклониться от попаданий торпед. На следующий день налеты происходили недалеко от него, но 27-го воздушное наступление достигло кульминационного пункта. В этот день на судно «Сити оф Джолет» было совершено десять отдельных налетов в районе $73^\circ 41'$ вост. долготы. Командир военной команды этого судна, состоявшей из молодого неопытного персонала, лейтенант Гротенрат, по сообщениям участников, «оставался спокойным и хладнокровным во время боевого крещения его команды. Личный состав судна также оставался на своих боевых постах и оказывал большую помощь военной команде». Не было отмечено ни одного попадания в судно, однако в результате повреждений от нескольких ближних разрывов в судне образовалась сильная течь и 28 мая оно было оставлено командой. Жертв и потерь не было. Командир военной команды грузового судна «Мичиган» дает красноречивое описание этого боя 27 мая

1942 г. (дата, которую не забудет ни один моряк, принимавший участие в этой операции).

«27 мая, 01:15 сплошная облачность. Объявил боевую тревогу, как только на горизонте на правой траверзе конвоя появилось звено из восьми бомбардировщиков-торпедоносцев противника. Эсминцы из состава головного отряда, а также с правого фланга конвоя вышли вперед, чтобы принять бой, но самолеты скрылись за облаками и затем на бреющем полете снизились, чтобы атаковать конвой с дистанции стрельбы прямой наводкой. Все корабли на правом фланге конвоя открыли мощный огонь. но самолеты продолжали лететь прямо на него. Торпеды сбрасывались приблизительно с высоты 200 футов (60 м). Два судна были повреждены и отстали от конвоя. Три самолета предприняли повторную атаку по конвою со стороны правой раковины, но один из эскортных кораблей, охранявший этот сектор, открыл огонь, как раз в тот момент, когда самолеты показались из-за облаков. Этот огонь в соединении с огнем торговых судов, находившихся поблизости, заставил самолеты сбросить торпеды раньше времени, благодаря чему ни одна из них не попала в цель. Отбой боевой тревоги был дан в 02:00.

02:55 германский самолет-разведчик оказался в пределах действия артиллерии кораблей охранения конвоя. Последние открыли по нему огонь из орудий и заставили уйти в облака. Судна, которые были повреждены во время первого налета (в 01:15), за это время успели произвести необходимый ремонт и догнали конвой.

09:00. Боевая тревога. Погода идеальная для воздушного налета. Очень слабый ветер, видимость — полная.

09:30. Налет восьми бомбардировщиков со стороны правой раковины конвоя. Самолеты подошли к конвою на высоте от 15 000 до 20 000 футов (4500—6100 м) спикировали и сбросили бомбы с высоты приблизительно 1000 футов (300 м). Два судна в колоннах правого фланга конвоя были повреждены, и на них вспыхнул пожар (одно из этих судов было повреждено еще во время налета в 01:15). Оба судна получили дифферент на корму.

10:25. Налет шести бомбардировщиков с правого траверза конвоя. Пять самолетов прошли прямо над конвоем, а шестой спикировал на судно «Мичиган». Оба орудия судна открыли огонь, как только самолет начал пикировать. С высоты 1000 футов самолет сбросил пять бомб, затем снизился и обстрелял судно из пулеметов. Бомбы упали на расстоянии 100 футов (30 м) от носа и кормы судна. Огромное количество горящей нефти плавало на поверхности воды, в том месте, где разорвались бомбы. В результате этого на ближайших судах вспыхнул пожар. Жертв не было.

11:00. Налет нескольких самолетов, которые спикировали на конвой с различных направлений. Самолеты сбросили большое количество бомб на левый фланг конвоя, но все бомбы не попали в цель.

11:35. Налет соединения бомбардировщиков, приблизившихся к конвою с его кормовых курсовых углов. Две бомбы взорвались на расстоянии

100 футов от левой оружейной платформы судна. Жертв не было. Пять бомб накрыли эсминец, охранявший левую раковину конвоя. В носовой оружейной башне корабля вспыхнул пожар, но он был быстро ликвидирован. Несколько бомб упало недолетом около одного судна из левой колонны конвоя; оно получило дифферент на корму, но приблизительно через 10 минут встало на ровный киль и нагнало конвой. Недалеко за кормой находятся два эсминца и корвет, которые помогают тушить пожары, вспыхнувшие на судах еще во время предыдущих налетов сегодняшнего дня. На одном из судов пожар удалось ликвидировать, и оно становится на ровный киль; остальные суда еще имеют дифферент на корму.

12:45. Налет шести самолетов, заходящих со стороны кормовых курсовых углов конвоя. На судно «Эмпайр Лоренс» сброшено пять бомб. Судно сразу получило сильный крен на левый борт и начало тонуть. Спасательные шлюпки левого борта были зажаты в шлюпбалках или сорваны бомбами. Второй воздушный налет последовал сразу за первым. Один самолет упал на судно «Эмпайр Лоренс» и последнее мгновенно затонуло. Корвет, производивший маневрирование с целью подъема на борт оставшихся в живых, подвергся ожесточенной бомбардировке и обстрелу самолетами из пулеметов.

15:20. Налет восьми бомбардировщиков со стороны левых носовых курсовых углов. Отмечено попадание бомб в носовую часть судна командира конвоя. В трюме № 1 сразу вспыхнул пожар, продолжавшийся в течение некоторого времени, но

судно не затонуло. Новым флагманским судном конвоя назначен корабль ПВО. Еще одно судно в правой колонне конвоя получило серьезное повреждение в носовой части, но также продолжало держаться на плаву, имея дифферент на нос.

17:30. Комбинированный налет самолетов-торпедоносцев и пикировщиков и атака подводной лодкой. Соединение из восьми торпедоносцев приближалось к конвою с правого траверза, затем, не сбрасывая торпед, повернуло так, чтобы охватить концевые корабли конвоя. В то же самое время эсминец, охранявший конвой на левом траверзе, на полном ходу врезался в строй конвоя, подавая свистком сигнал «обнаружена подводная лодка» и, маневрируя между 2 и 3-колоннами конвоя, непрерывно подавал сигналы свистком. Другие суда в левофланговых колоннах также подали шесть сигналов свистком. Торпеда попала в центральную часть судна, находившегося в ближайшей к крайней левофланговой колонне. Команда немедленно оставила судно. Шлюпки были во время спущены на воду, и плоты стояли наготове около борта судна. Корабль охранения принял команду на борт. В это же время восемь пикировщиков атаковали конвой со стороны его левой раковины. Судно, которое шло в кильватер нашему судну, вышло к нам на правый траверз. Один самолет спикировал прямо на наше судно и сбросил пять бомб. Бомбы не задели наше судно, но две из них попали на носовую часть судна, шедшего на правом траверзе. В трюмах № 1 и № 2 немедленно вспыхнул пожар и команда оставила судно. Спасательные плоты, спущенные на воду, не были

закреплены фалами к борту судна, вследствие чего их относило течением от судна, что затрудняло спасение его команды. Пожар продолжался в течение трех часов и наконец судно взорвалось. Самолеты продолжали повсюду сбрасывать большие серии бомб, но не добились прямых попаданий. Два судна, отставшие от конвоя, подверглись атаке самолетов с высоты топ-мачты; самолеты сбросили бомбы с расстояния, по крайней мере, 1000 ярдов от целей.

22:00. Конвой идет в условиях сплошной облачности. Гарантированы от объявления боевой тревоги».

Во время боя 27 мая охранение конвоя «PQ-16» состояло из эсминцев и вооруженных траулеров. Крейсеры были отосланы по одному за день до этого, поскольку в то время считалось гибельным рисковать крупными кораблями во время мощных налетов авиации, базирующейся на береговые аэродромы. 28 мая для оказания поддержки конвою прибыли три русских эсминца, которые должны были сопровождать его до Мурманска. Огнем зенитной артиллерии этих кораблей удалось удерживать самолеты противника на такой высоте, с которой бомбометание было неэффективным. Помог также туман. Конвой «PQ-16», потеряв семь торговых судов, перевозивших 31 000 т. грузов¹, достиг Мурман-

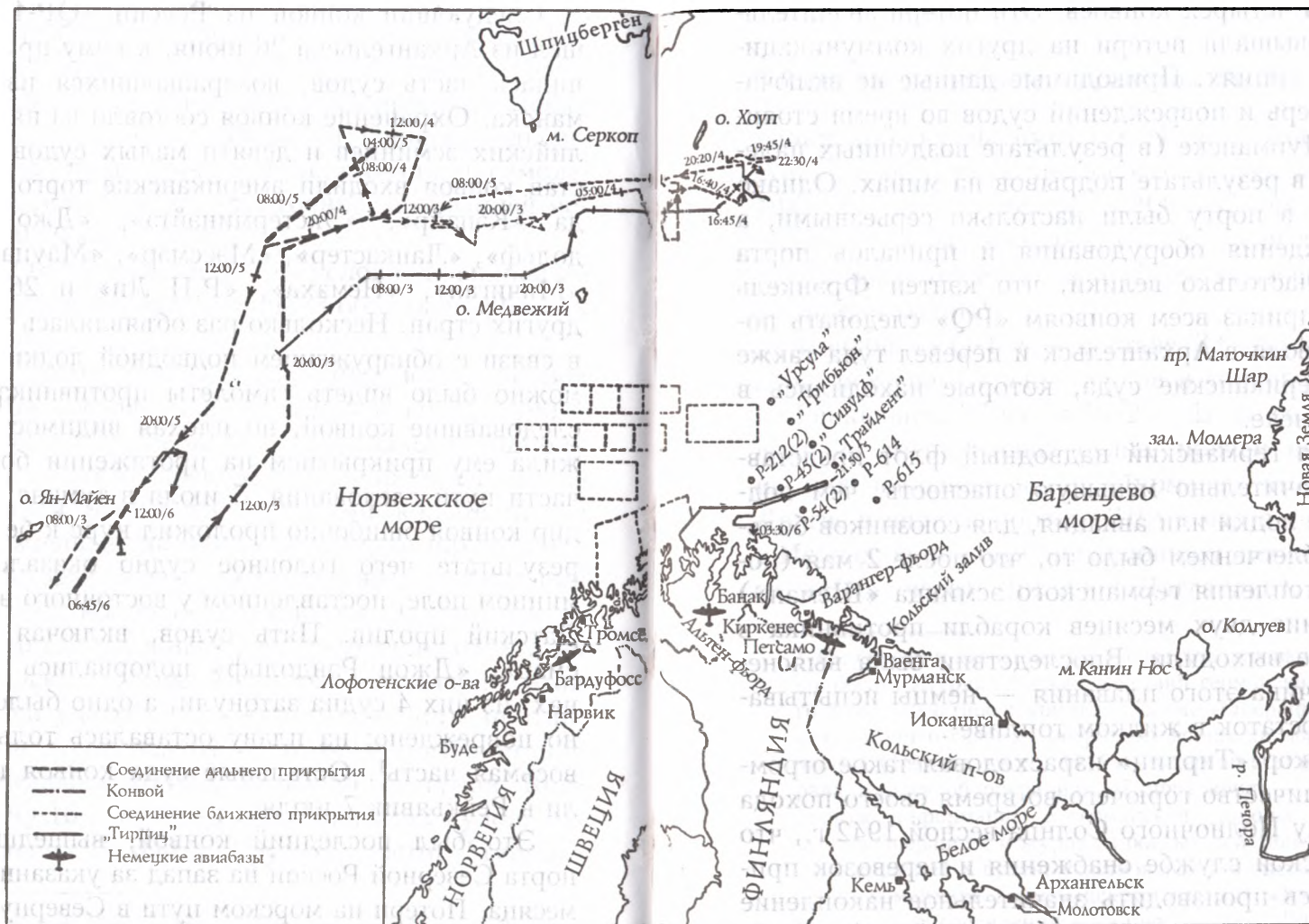
¹ Американские суда: «Сити оф Джовет», «Мормаксул», «Сайрос Элемерер»; английские суда «Эмпайр Парселл», «Лоутер Каствл», «Эмпайр Лоренс». Оставшиеся в живых с этих судов в количестве 300 чел. были взяты на борт польским эсминцем «Гарланд».

ска 30 мая, и Архангельска 1 июня — в составе 27 судов с грузом в 125000 тонн.

Следующий конвой из России «QR-13» вышел из Архангельска 26 июня, к нему присоединилась часть судов, возвращавшихся из Мурманска. Охранение конвоя состояло из пяти английских эсминцев и девяти малых судов. В состав конвоя входили американские торговые суда «Кэпайр», «Экстерминэйтэ», «Джон Рэндольф», «Ланкастер», «Мэссмэр», «Мауна Кеа», «Мичиган», «Немаха», «Р.Н. Ли» и 26 судов других стран. Несколько раз объявлялась тревога в связи с обнаружением подводной лодки, часто можно было видеть самолеты противника, преследовавшие конвой, но плохая видимость служила ему прикрытием на протяжении большей части пути следования. 5 июля в тумане командир конвоя ошибочно проложил курс к берегу, в результате чего головное судно оказалось на минном поле, поставленном у восточного входа в Датский пролив. Пять судов, включая «Масмар», «Джон Рэндольф» подорвались на минах; из них 4 судна затонули, а одно было сильно повреждено; на плаву оставалась только его восьмая часть¹. Остальные суда конвоя прибыли в Рейкьявик 7 июля.

Это был последний конвой, вышедший из порта Северной России на запад за указанные три месяца. Потери на морском пути в Северную Россию были особенно велики, начиная с 1 марта:

¹ Донесение военно-морской оперативной базы в Исландии управления конвойной службы. 31 июля 1942 г



События вокруг конвоя PQ-17

было потоплено 16 из 84 судов, шедших в Россию, и 11 из 78 судов, вышедших из России, из состава четырех конвоев. Эти потери значительно превышали потери на других коммуникационных линиях. Приводимые данные не включают потерь и повреждений судов во время стоянки в Мурманске (в результате воздушных налетов) и в результате подрывов на минах. Однако потери в порту были настолько серьезными, а повреждения оборудования и причалов порта были настолько велики, что кэптен Фрэнкель отдал приказ всем конвоям «PQ» следовать после 1 июля в Архангельск и перевел туда также все американские суда, которые находились в Мурманске.

Хотя германский надводный флот представлял значительно меньшую опасность, чем подводные лодки или авиация, для союзников большим облегчением было то, что после 2 мая (после потопления германского эсминца «Шеман») в течение двух месяцев корабли противника в море не выходили. Впоследствии была выяснена причина этого плавания — немцы испытывали недостаток в жидком топливе¹.

Линкор «Тирпиц» израсходовал такое огромное количество горючего во время своего похода в страну Полночного Солнца весной 1942 г., что германской службе снабжения и перевозок приходилось производить значительное накопление запасов горючего прежде, чем какой-либо линейный корабль мог снова выйти в море. К первому

¹ «Операции и тактика».

июля линкор «Тирпиц» снова был готов к походу и конвой «RQ-17» оказался его жертвой.

5. Тяжелое испытание для конвоя «RQ-17»

Атаки конвоев на пути в Северную Россию достигли своего кульминационного пункта 4 июля 1942 г., когда конвой «RQ-17», шедший из Исландии в Архангельск, был рассеян в результате самого тяжелого в истории конвоев боя за все время войны¹.

Конвой «RQ-17» в составе 33 торговых судов, трех спасательных судов и танкера, вышел из Рейкьявика 27 июня 1942 г.. В его состав входили 22 американских судна, причем некоторые из них направлялись в Мурманск второй раз. Другие вышли из портов США в марте и прибыли в Исландию по коммуникационным линиям конвоев «НХ» через Лох-Ю (Шотландия). Конвой

¹ См.сноску к названию VII главы для справки по общим вопросам. Журнал боевых действий германского морского штаба, печатное секретное издание «Операции и тактика», «отчет о главных операциях войны на море» № 13, часть 1 (Берлин, август 1944 г.) с картой и отчетом адмирала Карлса об операциях «Гамбит коня» — содержит полную информацию с германской стороны. Отчеты о боевых операциях и журналы боевых действий американских кораблей и судов, участвовавших в операциях, особенно командира американского эсминца «Уэйпрайт» и командира 8 соединения эсминцев (кэптен Мун). Беседы с помощью командира американского крейсера «Уичита» кэптенем Орем. Рассказы оставшихся в живых из состава команд потопленных судов, помещенные в «Нью-Йорк Таймс» 23 февраля 1945 г. очень неточны.

имел исключительно мощное охранение: шесть эсминцев, два корабля ПВО, две подводные лодки и 11 корветов, тральщиков и вооруженных траулеров. Английский эсминец «Кеппел» (командир — командер Джон Брум) являлся флагманским кораблем группы охранения. Конвой, кроме того, имел дополнительные мощные силы поддержки и прикрытия. Количество кораблей в группе охранения этого конвоя превышало количество судов самого конвоя.

Командующий германскими военно-морскими силами в северных водах, Шнивинд, в конце мая получил приказ из Берлина подготовить комбинированную операцию воздушных сил, надводных кораблей и подводных лодок для уничтожения первого конвоя, который будет следовать в Россию. Германское морское министерство было очень хорошо информировано о дате выхода в море и о составе конвоя «RQ-17»¹. Для участия в этой операции, которая получила название «Rosselsprung» («Гамбит коня») были выделены линкор «Тирпиц», а также линкор «Шеер», тяжелый крейсер «Хиппер» и семь эсминцев.

Курс конвоя «RQ-17» был проложен вблизи западного и северного побережья Исландии до меридиана 19° зап. долготы, затем шел на северо-восток до 75° сев. широты, проходя далее вдоль восточного побережья о. Ян-Майен, затем прямо на восток мимо о. Медвежий, потом на

¹ Дневник Асманна, сообщение о совещании адмирала Редера с Гитлером 15 июня.

юго-восток и наконец на юг к выходу в Белое море. К счастью, норма выдачи боеприпасов для торговых судов, направлявшихся в Россию, была удвоена еще до выхода указанного конвоя в море, однако многие из судов все же имели недостаточное вооружение. Например, судно типа «Либерти», «Бенджамин Харрисон» было вооружено всего двумя пулеметами калибра 0,5" типа «Браунинг» и двумя пулеметами калибра 0,3" типа «Льюис». Кроме того, в Шотландии на его борту была установлена спаренная пулеметная установка «Мерлин» калибра 0,3". Командир военной команды этого судна утверждал, что он видел, как пули пулеметов обоих калибров рикошетом отскакивали от брони самолетов, бомбардировавших судно. Только на трех американских торговых судах были установлены 3" зенитные орудия, на всех остальных были только пулеметы. Панамское судно «Трубадур» было вооружено одним 4" орудием в 50 калибров. С согласия капитана судна, командир военной команды этого судна, мл. лейтенант Каррауэй, использовал два танка, являвшиеся частью груза судна. Он изготовил к бою 37-мм орудия и достал из трюма боеприпасы. Орудия танков были использованы с большой эффективностью и, по всей вероятности, сбили один германский самолет во время одного из налетов 4 июля. Мл. лейтенант Каррауэй получил благодарность за столь эффективное использование судового груза, что было одним из редких случаев в истории военно-морского груза, что было одним из редких случаев в истории военно-морского флота,

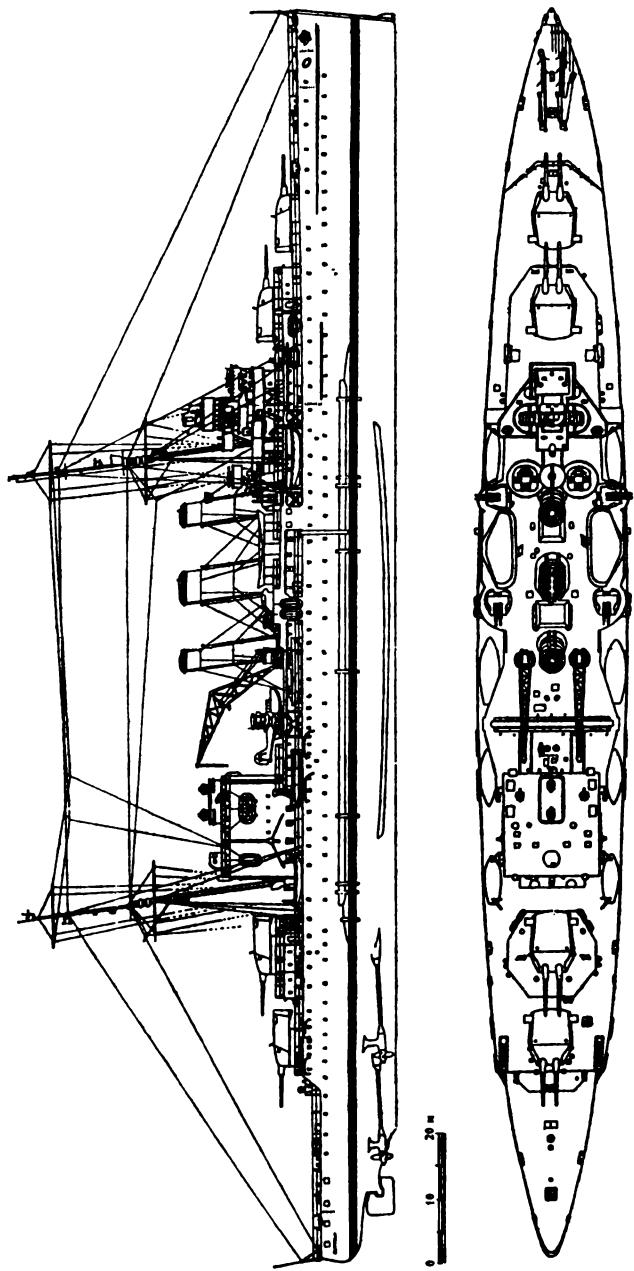
когда виновный в совершении акта баратрии (умышленный вред, причиненный судну или его грузу капитаном или командой) был награжден орденом вместо того, чтобы быть арестованным¹.

Группа поддержки конвоя «RQ-17» состояла из оперативного соединения крейсеров под командованием контр-адмирала Л.Х.К. Гамильтона, шедшего на английском крейсере «Лондон». В состав соединения входили: английский крейсер «Норфолк», американские крейсера «Уичита» (кэптен Хилл) и «Тускалуза» (кэптен Джиллет). Группа охраны состояла из американских эсминцев «Уэйнрайт» и «Роуэн» и семи английских эсминцев и корветов². Эти корабли вышли из Зейдис-фьорд (Исландия) 1 июля 1942 г.

Еще более мощное соединение поддержки, сформированное для отражения атак германского линкора «Тирпиц» или других германских линейных кораблей, находилось под командованием адмирала Тови (командующий английским отечественным флотом). Флагманским кораблем соединения был английский линкор «Дюк оф Йорк». В состав соединения входили: американский линкор «Вашингтон» — флагманский корабль контр-адмирала Гиффена, английский авианосец «Викториес», тяжелый крейсер «Камберленд», легкие крейсера «Нигерия» и «Манчестер», два американских эсминца «Мэйрант» и

¹ Отдел военно-морской статистики. Архивы звукозаписи, № 357 от 26 марта 1945 г.

² Шесть из них присоединились к группе охраны 4 июля.



Тяжелый крейсер типа «Каунти» (Англия, 1927 — 1929).

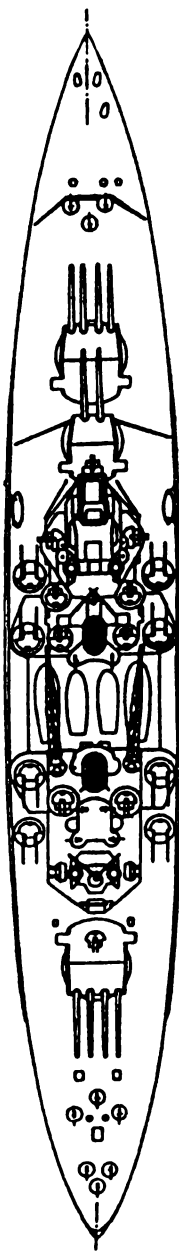
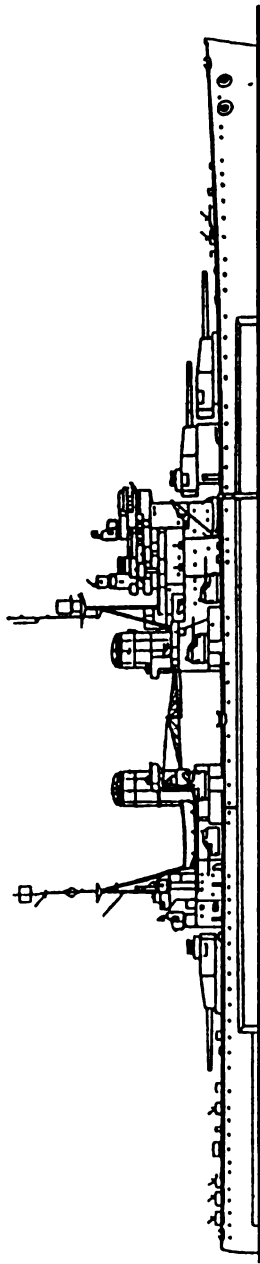
Водизмещение стандартное 9850, полное 13 300 тонн, скорость 32,3 узла, дальность 9120 миль на 12 узлах. Бронирование — пояс 25 мм, палуба 114-25 мм, башни 25 мм. Вооружение — восемь 203-мм орудий, четыре 102-мм универсальных орудия, один восьмиствольный 40-мм автомат «пом-пом», два 533-мм четырехтрубных торпедных аппарата, одна катапульта, один гидросамолет. Всего построено 11 кораблей в трех несколько различающихся сериях — «Кент», «Лондон» и «Норфолк».

«Ринд» и шесть-девять английских эсминцев и корветов. Соединение вышло из Скапа-Флоу 29 июня и проводило операции в водах между Исландией и Шпицбергенем потому, что на нем также лежала ответственность по охранению конвоя следовавшего из России в США. С течением времени это соединение перестало являться только соединением поддержки конвоя «RQ-17» его присутствие в северных водах, о котором было донесено германским самолетом, заставило германское верховное командование отдать приказ о выводе линкора «Тирпиц» из состава кораблей, участвующих в данной операции, поскольку оно не было намерено подвергать линкор опасности быть выведенным из строя в результате налетов корабельной авиации.

Конвой «RQ-17» вышел из Хвал-фьорда 27 июня; в Датском проливе он шел в условиях сильного тумана и снежного шторма. Одно грузовое судно село на мель, второе было повреждено льдами и должно было вернуться обратно. 1 июля, примерно на расстоянии 200 миль к западу от о. Медвежий, были замечены первые германские разведывательные самолеты, один из которых был сбит. На следующий день шесть подводных лодок противника предприняли первую атаку, но их атаки были отражены эсминцами¹.

Немцы теперь часто путались и сбивались в численностях координат конвоя и в определении состава соединения поддержки, хотя их подводные

¹ «Журнал боевых действий» германского штаба. В этом документе упоминаются подводные лодки U367 и U253.



Линейный корабль «Дьюк оф Йорк» (Англия, 1941).

Водоизмещение стандартное 39 150, полное 44 500 тонн, скорость 27 узлов, дальность 6850 миль на 12 узлах. Бронирование — пояс до 381 мм, палуба 152 мм, башни и барбеты 330 мм. Вооружение — десять 356-мм орудий, шестнадцать 133-мм универсальных орудий, 8 восьмиствольных и 6 четырехствольных 40-мм автомата «пом-пом», два счетверенных 40-мм автомата «Борфорс» и 55 20-мм стволов (на 1945 год).

лодки и преследовали конвой от пункта в 60 милях к востоку от о. Ян-Майен. Их спутало присутствие в этом же районе конвоя «QP-13», следовавшего из России, а также донесения самолетов-разведчиков, которые сообщили, что крейсера «Уичита» и «Тускалуза» являются авианосцами, а английский крейсер «Лондон» — линкором. Никто в Берлине или Париже не мог точно представить себе, какие корабли сосредоточили союзники в этом районе, однако они правильно установили позицию конвоя «PQ-17» и 2 июля нанесли по нему удар. Как раз в тот момент, когда американский эсминец «Роуэн» присоединился к конвою, восемь германских самолетов — торпедоносцев совершили налет на конвой, не причинив, однако повреждений его судам. Один из самолетов был сбит¹. В 15:00 3 июля 26 германских самолетов совершили налет, который оказался безрезультатным вследствие большой облачности. Вскоре после того, как погода прояснилась, показалось соединение поддержки адмирала Гамильтона, которое продолжало патрулировать район в пределах видимости горизонта, главным образом охраняя северный фланг конвоя, который был слабо оснащен средствами ПВО.

В 03:00 4 июля из-за окутанного туманом берега, с правого фланга конвоя, показался самолет «Хейнкель-115» и сбросил торпеду, которая

¹ Журнал боевых действий. Этот эсминец был откомандирован из состава Сил прикрытия, в распоряжение группы охранения конвоя «PQ-17».

прошла между судами «Сэмюэл Кэш» и «Карлтон», находившимися во внешней колонне; эта торпеда была направлена на центральную часть судна «Кристофор Ньюпорт» типа «Либерти», шедшего в восьмой колонне. Командир военной команды этого судна отдал приказ расчету пулемета калибров 0,3" открыть огонь по торпеде и попытаться взорвать ее прежде, чем она достигнет судна. Он следующие образом описывает операцию: «...матросы торгового судна, работавшие в качестве заряжающих, и другие матросы, обслуживавшие орудия, были объаты паникой. Они кричали старшине 1 статьи Райту, что надо спасаться, и карабкались вниз по трапу к кормовой части судна, откуда можно было попасть к шлюпкам, находившимся на левом борту. Райт открыл огонь прямо по следу торпеды. Отдавая себе отчет в совершенной непригодности для этой цели его пулемета, Райт продолжал вести стрельбу до тех пор, пока торпеда не скрылась из вида под шлюпками правого борта, которые были спущены на воду. Во время стрельбы очереди Райта были очень точны. На всем протяжении боя он сохранял полное спокойствие и хладнокровие.

Зная, что если бы он отошел в сторону футов на 30 (10 м), он был бы в сравнительной безопасности, он с поста не сошел. Взрывной волной Райт был сброшен с верхнего мостика, перелетел через две палубы и упал на шлюпочную палубу, растянув связки на ноге и потеряв сознание.

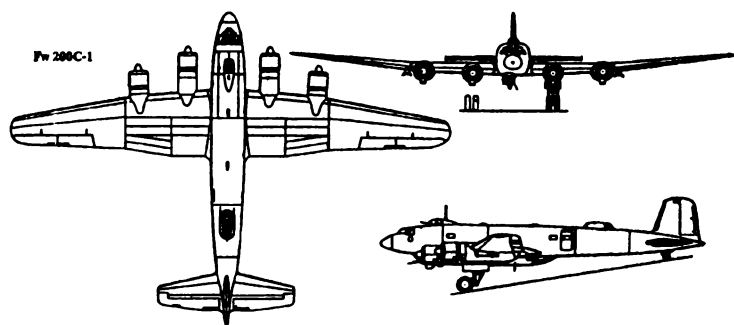
Поскольку торпеда взорвалась в машинном отделении судна, разрушив все двигатели, команда «Кристофор Ньюпорт» оставила его, после

чего оно было потоплено одним из кораблей охранения конвоя. Рассвет, знаменовавший наступление Дня независимости, только занимался, если можно было назвать его рассветом, поскольку в то время полная темнота не наступала совсем, высота облаков была равна 300—500 футов, т.е. была как раз подходящей для действий самолетов, море было гладкое, как зеркало, ветер был слабый.

Следующей операцией, предпринятой противником, являлась бомбардировка и налет торпедоносцев «Хейнкель-111». Три из них были сбиты, один — после того, как орудия линкора «Вашингтон» выстрелили около 600 снарядов по нему в упор. Затем в 19:15 последовал налет самолетов-торпедоносцев в составе 25 самолетов «Фокке-Вульф». Четыре судна получили повреждения, но два из них впоследствии смогли догнать конвой. Характерным для этого боя были блестящие операции, проведенные американским эсминцем «Уэйнрайт» (лейтенант-командер Гиббс), шедшим под вымпелом кэптана Мунна, командовавшего охранением сил поддержки.

В полдень эсминец нагнал конвой и присоединился к нему, затем отошел в сторону на 18 миль, чтобы пополнить свой запас топлива с английского танкера «Олдерсдэйл». В 16:47 во время сближения с конвоем эсминец помог отразить налет шести самолетов-торпедоносцев.

Противник понял, какую важную роль в обороне конвоя играл «Дон» Мун, и уделил ему особое внимание, избрав эсминец «Уэйнрайт» целью самолетов-пикировщиков, находившихся



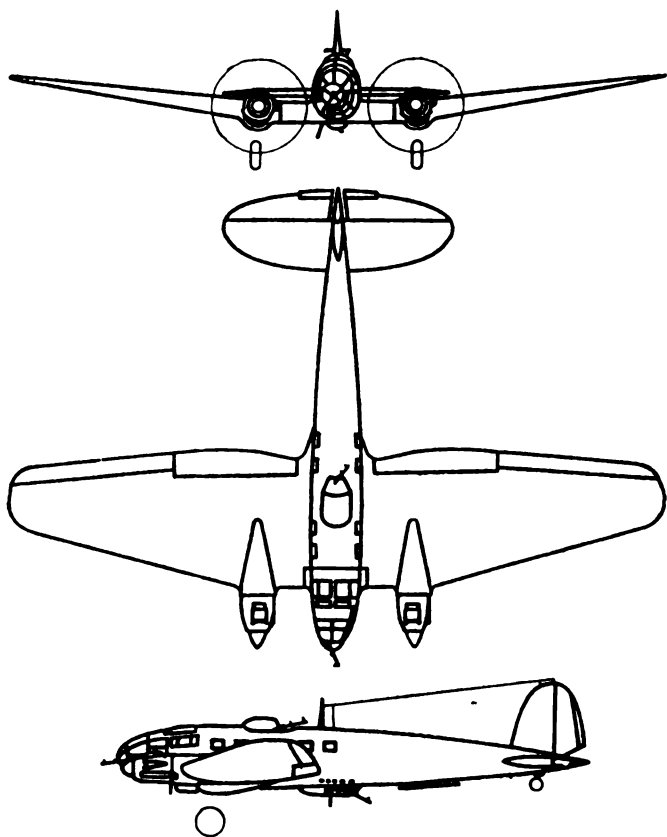
Дальний морской четырехмоторный бомбардировщик Фокке-Вульф FW 200С «Кондор» (Германия, 1940).

Вес пустого 12 950 кг, взлетный — 22 700 кг, скорость 360 км/ч, дальность полета 4400 км. Вооружение — одна 20-мм пушка, два 13-мм и два 7,92-мм пулемета, до 2100 кг бомб. Экипаж — 6 человек.

за облаками на высоте 500 футов (150 м). Кораблю удалось успешно избежать попаданий, взяв право на борт и сделав этот поворот на максимальной скорости. Все бомбы упали с недолетом на расстоянии 150 ярдов (135 м).

Два часа спустя во время обманчивого периода затишья эсминец «Уэйнрайт», шедший в голове конвоя, занял позицию на его правом фланге, чтобы подойти к танкеру для пополнения запаса топлива. В это время, в 18:20, были замечены 25 самолетов-торпедоносцев «Хейнкель-111», шедших над южной линией горизонта. Когда эсминец «Уэйнрайт» повернул влево, самолеты перестроились в две колонны, одна, над правой раковиной, направилась на север строем фронта, вторая — зашла слева для атаки корабля на правом траверзе.

Кэптен Мун учел, что последняя группа является наиболее опасной потому, что корабли идущего конвоя представляли дополнительные возможности для попадания торпед, выпущенных самолетами по эсминцу со стороны его раковины. Когда атака началась, эсминец покинул свое место в строю и, доведя скорость до 32,5 узлов, вышел за пределы охранения — с расчетом, чтобы торпеды, выпущенные по нему, не причинили вреда конвою. С дистанции 10 000 ярдов (9140 м) эсминец открыл огонь по самолетам, летевшим со стороны правой раковины и продолжал стрелять до тех пор, пока огонь его орудий не стал представлять опасности для судов конвоя, после чего внимание было сосредоточено на самолетах, атаковавших корабль с носа. Кэптен Мун сообщает: «К тому времени, когда самолеты на правом траверзе готовились сбросить торпеды, эсминец «Уэйнрайт» перешел на правый траверз конвоя, находясь от него на расстоянии 3000 — 4000 ярдов (2700 — 3700 м). Из этой группы самолетов, по сообщению наблюдателя, только один сбросил торпеду в эсминец «Уэйнрайт». Остальные сбросили свои торпеды с дистанции от 1000 по 1500 ярдов (900 — 1300 м) на правом траверзе эсминца. Ни одна из торпед группы самолетов, атаковавшей корабль с носа, не причинила ущерба конвою, но несколько торпед, выпущенных группой самолетов, атаковавшей конвой со стороны правой раковины, где не было охранения из эсминцев, попали в суда конвоя. Судно «Уильям Хупер» (типа «Либерти»), в машинное отделение которого попала торпеда, было сразу же покинуто его экипажем. Позже судно было потоплено



Бомбардировщик-торпедоносец Хейнкель Не 111Н

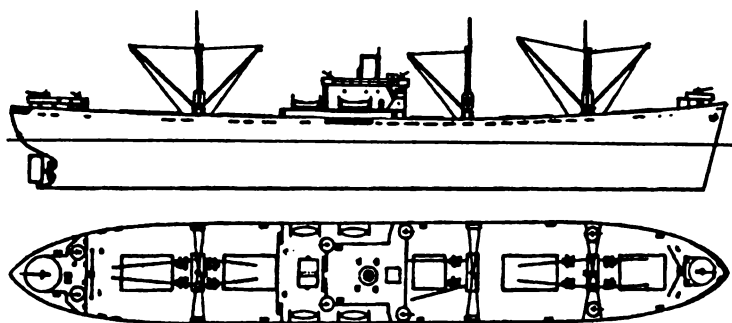
Вес пустого 8680 кг, полетный — 14 000 кг, скорость 405 км/ч, дальность полета 1930 км. Вооружение — до семи 7,92-мм пулеметов и до 25000 кг бомб или одна торпеда. Экипаж — 5 человек.

кораблями охранения. Русский танкер «Азербайджан» был поврежден, но не вышел из строя. Самолеты со всех сторон атаковали эсминец «Уэйнрайт», но ни один человек из его команды не был ранен. Три или четыре самолета были повреждены огнем его зенитной артиллерии. Весь бой продолжался всего

10 минут. Несмотря на успешный маневр эсминца «Уэйнрайт» и «чрезмерно большие потери, понесенные группой атакующих самолетов» (как признает журнал боевых действий германского штаба), кэптен Мун трезво расценивал, какую большую угрозу представляли эти воздушные налеты, проводившиеся согласно заранее разработанному плану. Он отмечал, что «в условиях проведения заранее намеченных воздушных налетов самолетов-торпедоносцев непосредственно на конвой, когда значительное количество самолетов действует по определенным целям, не считаясь с риском таких операций, конвои будут всегда нести очень серьезные потери. Во время данного налета только один самолет действовал смело и решительно, не боясь опасности. Вода должна казаться очень холодной на расстоянии 900 миль от Северного полюса, но, тем не менее, другие самолеты, действовавшие со стороны правой раковины, следовали за ним, находясь в радиусе действий наших орудий».

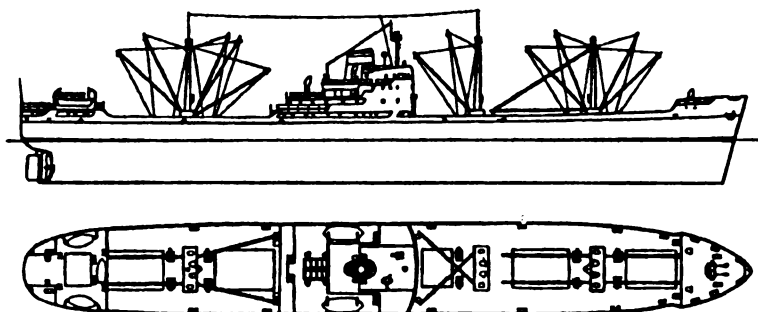
Однако самое худшее было впереди. 4 июля, приблизительно в 19:00. адмирал Гамильтон объявил приказ Адмиралтейства об отзыве его соединения поддержки из этого района и расформировании конвоя¹. В Лондоне была получена информация о том, что германские линкоры

¹ Журнал боевых действий от 4 июля 1942 г. приводит текст этого приказа. Было дано следующее указание: «Соединению крейсеров уйти на запад на большой скорости. Вследствие угрозы со стороны надводных кораблей противника конвой должен быть расформирован и суда должны следовать в русские порты самостоятельно».



Американский транспорт типа «Либерти»

Водоизмещение 14 500 тонн, вместимость 7200—8400 брт, скорость 11,5 узлов, дальность хода от 13 000 до 17 700 миль. Вооружение — одно 127-мм или одно-два 76-мм орудия, до девяти 20-мм автоматов.



Английский транспорт типа "Эмпайр"

Водоизмещение 14 000 тонн, вместимость 7067 брт, экономическая скорость 11 узлов. Вооружение — одно 102-мм орудие, одно 77-мм орудие, один 40-мм и шесть 20-мм автоматов.

«Тирпиц», «Шеер» и семь эсминцев вышли в море для боевых действий. В связи с этим соединение поддержки удалилось в западном направлении в надежде на то, что этим оно сможет отвлечь противника от нападения на конвой. Никаких других усилий, чтобы отразить нападение противника, как это было в декабре 1943 г., когда был перехвачен линкор «Шарнхорст», предпринято не было. Это объяснялось тем, что германские надводные корабли и авиация представляли в целом значительно более мощную силу, чем силы союзников, и поэтому пойти на риск в данном случае было бы опасно. Соединение прикрытия адмирала Тови, включая американский линкор «Вашингтон», в то время находилось западнее мыса Южный (Шпицберген) в 230 милях от конвоя и на расстоянии добрых 400 миль от линкора «Тирпиц». Таким образом, это соединение было не в состоянии охранять конвой, вести бой с противником. Все, начиная с адмирала Гамильтона, были удручены приказом адмиралтейства¹, который базировался на оценке агрессивных намерений противника. «Тирпиц», «Шеер», «Хиппер», семь эсминцев и три миноносца действительно вышли в море из Альтен-фиорда 5 июля под командованием адмирала Карлса, но германское верховное командование было настолько мистифицировано противоречивыми до-

¹ «Я знаю, что Вы будете не менее меня огорчены оставить этот замечательный конвой, предоставив его судам самостоятельно добираться до порта». Послание адмирала, записанное в журнале боевых действий крейсера «Тускалуза» 01:15, 5 июня.

несениям германских летчиков и прилагало столько усилий, чтобы не потерять последние оставшиеся в строю линейные корабли, что группа линкора «Тирпиц» бесцельно проследовала в восточном направлении до позиции, находящейся в 25 милях от мыса Нордкап¹, а затем возвратилась обратно в Альтен-фиорд, ни разу не установив контакта с кораблями союзников. Адмиралтейство также находилось в затруднительном положении, получив информацию о выходе в море германских кораблей из Тронхейма и Нарвика. Командир группы охранения, которому не было дано приказа выйти из боя, все время ожидал, что противник в любой момент появится на горизонте, и крейсера все же вступят в бой»². Поэтому он решил выслать эсминцы для поддержки крейсеров. Это решение вызвало панику среди вооруженных траулеров и других малых кораблей охранения и они также рассеялись.

Конвой «PQ-17» был расформирован, находясь на расстоянии 240 миль по пеленгу 8° от мыса Нордкап.

Торговым судам предстояло пройти 450 миль, прежде чем они могли рассчитывать на какое-либо охранение, которое им могла предоставить

¹ В журнале боевых действий адмирала Гиффена указано, что 5 июля в 1942 г. было получено сообщение по радио о том, что линкор «Тирпиц» и другие корабли находились в пункте 70°25' сев.широты и 23°40' вост.долготы и что русская подводная лодка, атаковавшая «Тирпиц», отметила два попадания. Впоследствии было установлено по германской карте, полученной после войны, что эти координаты были правильные.

² Из данных Адмиралтейства.

Новая Земля. Так как указанные суда находились уже вблизи от границы пакового льда, они не могли отойти подальше от норвежского побережья, где базировались самолеты противника и должны были идти вдоль него в пределах радиуса действий авиации. Переход от пункта расформирования конвоя до порта назначения являлся «настоящим мучением» для каждого торгового судна. До этого в нашей морской истории не было ничего подобного. Баренцево море, названное именем голландского исследователя, открывшего Новую Землю (который возвращался обратно в открытой шлюпке вместе с командой своего судна после того, как оно было затерто льдами), было очень мало известно нашим морякам. Они имели полную возможность на собственном опыте испытать все трудности, когда-то перенесенные старым голландцем: «Лед надвигался на нас с такой быстротой, что у нас на головах волосы становились дыбом, настолько это было страшно»¹. Но в эти дни суда конвоя не встретили ни германских подводных лодок, ни германских самолетов.

Судно «Карлтон», шедшее самостоятельно с грузом танков, было потоплено 5 июля германской подводной лодкой. Большая часть команды была подобрана этой же подводной лодкой, и капитан судна дал немцам ценную информацию².

¹ Геррит де Вир. «Путешествие Вильяма Баренца в Арктические районы 1594—1596 гг.» Английский перевод 1609 г. стр. 195.

Судно «Вашингтон», уже имевшее течь в результате предыдущих атак, продолжало свой путь после расформирования конвоя до 79° сев. широты, где лед загородил ему проход в Баренцево море. Тогда оно взяло курс на юго-восток вместе с двумя английскими торговыми судами, придерживаясь направления движения льдов и переложив наиболее подверженную взрыву часть своего груза (350 тонн тринитротолуола) на левый борт, поскольку торпеды могли попасть в судно только со стороны правого борта.

По радио продолжали поступать сообщения о торпедировании того или иного судна. В 15:00 5 июля неожиданно появившийся самолет «Юнкерс-88» с пикирования обстрелял пулеметным огнем все три судна и одновременно с этим сбросил бомбы, которые, однако, не причинили ущерба. Самолет скрылся, не получив никаких повреждений от огня пулеметов калибра 0,5". Через 45 минут из-за облаков появились еще девять «юнкерсов», которые потопили все три судна.

Экипаж судна «Вашингтон» в составе 46 чел., включая военную команду, благополучно спасся на двух спасательных шлюпках. В ответ на их сигналы «SOS» подошло судно «Олопах», но команда судна «Вашингтон» отказалась подняться на его борт, считая плавание на своих шлюпках более безопасным. Они оказались правы: судно

² Германский журнал боевых действий за 5 июля. Пленные с этого судна, освобожденные после дня победы над Германией и возвратившиеся в США, являлись авторами различных вымышленных историй в отношении конвоя.

«Олопах» было торпедировано и потоплено на следующий день. 8 июля спасательные шлюпки попали в полосу плавучего льда и снежного бурана, которой продолжался в течение шести часов. На следующий день погода была такой же. 11 июля спасшиеся увидели побережье Новой Земли и 12-го высадились там, мучимые усталостью и голодом. Из убитой командиром военной команды (мл. лейтенант Чарльз Ульрих) чайки и из пойманных другими восьми гусят был сварен суп. После еды матросы возвратились на шлюпки в надежде найти какой-либо поселок, идя вдоль побережья острова. Но они не имели такой удачи, как команда другого торпедированного торгового судна, которая высадилась на берег в пункте, где находился советский пионерский лагерь и где дети хорошо накормили их¹. Проведя еще два дня в своих шлюпках, команда судна «Вашингтон» встретила четыре шлюпки с командой голландского судна «Паулюс Поттер», потопленного во время того же налета. Все высадились вместе на побережье Новой Земли, подстрелили сотню или больше диких уток и приготовили суп для ста человек; у третьей части из спасшихся команд были отморожены ноги и они не могли передвигаться. На следующий день (15 июля) команды начали грести по направлению к материку и натолкнулись на судно «Уинстон Сэйлем», сидевшее на мели².

Все матросы поднялись на его борт и впервые за 10 дней получили настоящий обед и отдых.

¹ Рассказы очевидцев, помещенные в «Дейли Уоркер» 20 сентября 1942 г.

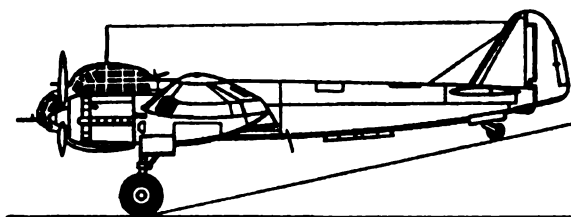
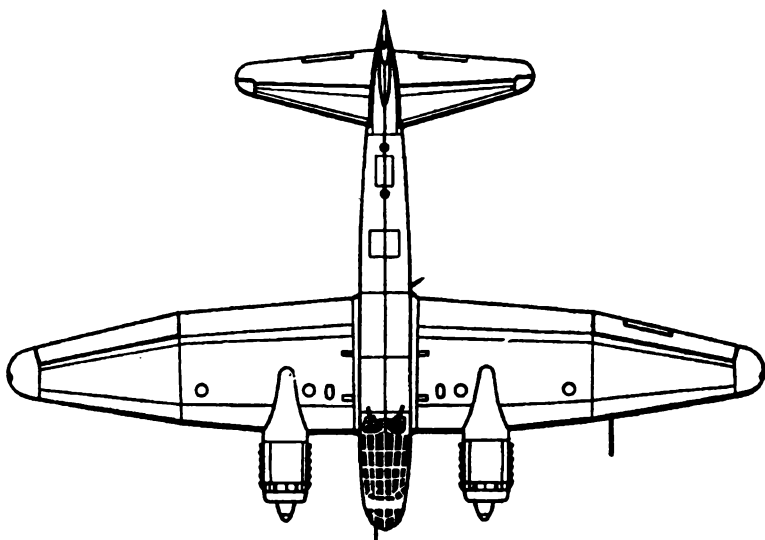
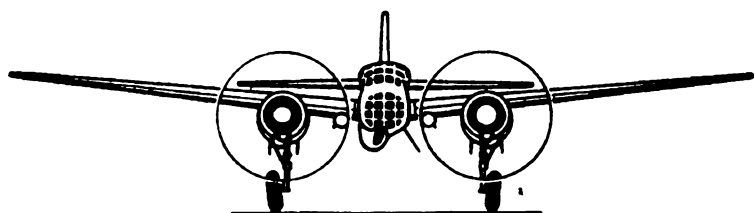
Русское китобойное судно перевезло их на борт английского парохода «Эмпайр Тайд», последний преследовался подводной лодкой в проливе Маточкин Шар, разделяющий два больших острова Новой Земли. На этом небольшом пароходе на борту находилось 240 чел. и ощущался острый недостаток продовольствия. Кроме того, германские самолеты-разведчики все время вели за ним наблюдение. Ввиду этого команда судна «Вашингтон», за исключением его военной команды, решила снова пересечь на шлюпки и двигаться дальше, придерживаясь берегов пролива.

20 июля судно «Эмпайр Тайд» присоединилось к уцелевшим судам конвоя, которые, наконец, снова шли в сопровождении кораблей охранения. Через пять дней этот потрепанный конвой, состоявший из пяти торговых судов, трех корветов Сражающейся Франции, двух русских эсминцев и шести английских малых кораблей охранения, прибыл в Архангельск. Находившиеся в тяжелом состоянии матросы были помещены в русские госпитали, где им был обеспечен прекрасный уход. Судно «Дэниэл Морган» (типа «Либерти») приложило колоссальные усилия, чтобы доставить до места назначения свой груз. В течение всего дня 1 июля оно находилось в пределах видимости судна такого же типа «Сэмюэл Кэш», которое преследовалось

² Кэптен Фрэнкель прибыл на о. Новая Земля на самолете «Каталина» старой конструкции, чтобы присутствовать при снятии с мели судна «Уинстон Сэйлем», после чего оно прибыло самостоятельно в Молотовск.

германскими разведывательными самолетами. В полночь командир английского корабля ПВО сообщил капитану судна о приближении группы линкора «Тирпиц». Решив искать пристанища в одной из бухт на побережье Новой Земли, он предложил судну «Сэмюэл Кэш» последовать его примеру. После этого корабль ПВО пошел вперед со скоростью 14 узлов и вскоре оставил судно «Кэш», шедшее со скоростью 12 узлов, далеко позади себя. Последнее взяло курс на залив Адмиралтейства (Новая Земля), идя зигзагообразным курсом. На рассвете 5 июля оно присоединилось к трем другим торговым судам из рассеянного конвоя, после чего все суда продолжали следовать по направлению к близлежащему берегу, скрытому туманом. Германский самолет все время вел наблюдение за этими судами. Офицер из военной команды на судне «Морган», мл. лейтенант Мортон Вольфсон донес, что прежде чем приблизиться к берегу, окутанному туманом, его судно маневрировало таким образом, что патрульный самолет противника все время находился впереди по курсу, причем судно непрерывно вело огонь из своего 3" орудия, не допуская, чтобы самолет следил за другими торговыми судами в то время, как они входили в полосу тумана. Таким образом, это судно осталось одно.

К вечеру, когда туман рассеялся, было обнаружено еще одно отставшее судно, «Фэйрфилд-Сити». Вскоре три самолета «Юнкерс 88» подвергли эти суда бомбардировке и судно «Фэйрфилд-Сити» было потоплено. Через некоторое время еще три самолета «Юнкерс 88» приняли



Бомбардировщик Юнкерс Ju 88А.

Вес пустого 8620 кг, полетный — 12 120 кг, скорость 470 км/ч, дальность полета 1500 км. Вооружение — три спаренных 7,92-мм пулемета, до 2000 кг бомб. Экипаж — 4 человека.

участие в бомбардировке судна «Морган». В течение последующего часа на это судно были сброшены девять бомб. «Однако ни одна из них не попала в цель, — сообщил лейтенант Вольфсон. — Судно все время маневрировало и все его зенитные орудия непрерывно вели стрельбу (носовое орудие — со скоростью 30 выстрелов в минуту). Матросы начинали проявлять признаки физической усталости, находясь на вахте свыше 28 часов. Между отдельными налетами были короткие перерывы по 15 минут, что позволяло нам подготовиться к отражению атак новых групп самолетов «Ju 88». Самолеты кружились над судном, набирали высоту, а затем поодиночке один за другие начинали пикировать».

В первый самолет, сбросивший две бомбы, которые не попали в судно, было отмечено попадание снаряда 3" орудия, в результате чего самолет был объят пламенем, которое выбивалось из его моторной части. Бомбы, сброшенные вторым и четвертым самолетом, также не принесли вреда. Третий самолет был подожжен снарядами 3" орудия и упал в море в трех милях от судна. Пятый самолет сбросил две бомбы, которые упали совсем близко от борта судна. После отражения атак еще двух налетов, не давших результатов, на судне «Морган» орудие заклинило от перегрева.

Судно дало течь и начало быстро погружаться в воду. Боезапаса почти не оставалось. К счастью, три последние самолета «Ju 88» удалились¹.

¹ Этот бой происходил в районе 75°08' сев. широты и 45°06' восточной долготы, на расстоянии около 140 миль к западу от п/о Адмиралтейства (Новая Земля).

Судно «Морган» тонуло, и капитан приказал своей команде оставить его. В тот момент, когда команда покинула судно, оно было торпедировано подводной лодкой, всплывшей затем на поверхность, чтобы произвести фотографирование. С подводной лодки допросили команду судна «Морган» и указали ей путь к ближайшему берегу. В 02:00 6 июля спасательные шлюпки встретили советский танкер «Донбасс», ранее следовавший в составе конвоя, который и взял всех людей на борт.

Хотя военная команда судна «Морган» чувствовала большую физическую усталость, она сразу выразила готовность обслуживать носовое орудие танкера. Это оказалось весьма ценным как для них, так и для русских, поскольку в этот же день было отмечено попадание в один из самолетов Ju 88, атаковавших танкер, а на следующий день были отогнаны от танкера еще два самолета. Эта команда также произвела ремонт кормового орудия, обслуживавшегося русскими, которые пренебрегли смазкой этого орудия. Танкер «Донбасс» встал на якорь в Йоканьге в 01:30 8 июля.

Длительная непрерывная вахта американского орудийного расчета закончилась. После шестичасового отдыха танкер вышел в сопровождении русских кораблей охранения в Белое море и в Молотовск. Советское правительство было весьма удовлетворено работой военной команды американского судна «Морган» и выделило своего высшего офицера, чтобы он лично выразил благодарность всем членам этой команды.

Тем временем судно «Сэмюэл Кэш», все время слушая по радио сообщения о потоплении других судов, продолжало спасаться бегством, уклоняясь от курса германских линейных кораблей. 6 июля вместе с тремя другими американскими торговыми судами оно укрылось в проливе Маточкин Шар. Из судов укрывавшихся там («Сэмюэл Кэш», английский корабль ПВО, английское торговое судно «Ок Фридом» и другие торговые суда) был сформирован конвой в составе шести транспортов и десяти малых эскортных кораблей. На следующий день эти жалкие остатки конвоя вышли в море, рассчитывая продвигаться к Йоканьге вдоль побережья о. Новая Земля. Они попали в сильный туман и натолкнулись на льды. Судно «Бенджамин Гаррисон» пропало, остальные суда продолжали свой путь, подвергаясь непрерывным бомбардировкам (единственная передышка имела место 9 июля с 22:00 до 05:30 следующего дня). Мощный огонь зенитных орудий эскортных кораблей не давал самолетам возможности пикировать на суда, благодаря чему только два судна, «Хустье» и «Эль Капитан», из общего количества судов были оставлены командами и затонули.

Судно «Сэмюэл Кэш» подверглось ожесточенной бомбардировке с пикирования, в которой принимали участие шесть самолетов «Юнкерс-88». Было отмечено шесть близких недолетов. В результате разрывов шести бомб в непосредственной близости на судне лопнули все паропроводы, были выведены из строя вспомогательные механизмы, а судовой компас был выбит из на-

ктоуза. Однако после нескольких часов судно снова могло продолжать путь. Во время этого боя было сбито два германских самолета.

В полдень того же дня судно «Сэмюэл Кэш» снова было атаковано самолетами «Юнкерс», но благодаря огню зенитной артиллерии двух английских шлюпов и одного вооруженного траулера, они не могли снизиться и нанести ущерб судну. Вечером над судном появились русские самолеты, и на борт судна прибыл русский летчик, чтобы довести судно до Молотовска через Белое море.

В составе доблестных военных команд судов «Вашингтон», «Дэниэл Морган» и «Сэмюэл Кэш» в результате этого перехода не было ранений и увечий, если не считать случаев отмораживания ног (одежда не соответствовала условиям перехода). И хотя в распоряжении этих команд не было достаточного количества боеприпасов, однако их моральное состояние все время было на должной высоте. На протяжении всего пути офицеры и матросы торговых судов оказывали военным командам активную поддержку.

Судно «Бенджамин Гаррисон» отстало от этого подобия конвоя и в тумане обнаружить его не смогло. 8 июля судно возвратилось в пролив Маточкин Шар, где присоединилось к английскому вооруженному траулера «Оршир», панамскому судну «Трубадур» и двум английским торговым судам. Капитан судна «Трубадур» Джордж Салвозен проявил себя исключительно изобретательным и искусным мореплавателем. Ветеран арктических переходов, он разработал

весьма удачный план маскировки своего судна (в малярном ящике на судне было обнаружено большое количество белой краски), Когда он сообщил свой план командиру английского корабля «Эйршир», последний немедленно одобрил его и приказал всем судам группы окрасить правый борт в белый цвет, а все люки покрыть постельным и столовым бельем. Все матросы были использованы для перекраски судов, после чего указанные суда во главе с «Трубадур», шедшим с максимальной в ледовых условиях скоростью в 3,5 узла, вошли в полосу льда. Повернувшись к морю правым бортом, суда простояли там до полудня 6 июля¹.

К указанным пяти судам, находившимся в проливе Маточкин Шар, присоединились два русских грузовых судна, танкер и траулер (все из состава конвоя «РО-17»). Они также последовали примеру других судов в отношении камуфляжа по методу Салвезена и прижимались к берегу, насколько это позволяла ледовая обстановка. Самолет противника, пролетавший над проливом на небольшой высоте, ничего не обнаружил. После двухнедельного перехода в сравнительно удовлетворительной обстановке эта группа судов легла на курс к Архангельску и прибыла туда 25 июля.

Из 21 американского торгового судна этого конвоя, на которых находились военные коман-

¹ Отчет офицера гребной команды судна «Трубадур» мичмана Каррауэй (морской резерв США) от 5 ноября 1942 г. и материала бесед с ним в марте 1945 г.

ды, потери составили $\frac{2}{3}$ общего количества судов¹. 4 августа 1942 г. в Архангельске и в различных портах и бухтах Кольского залива находилось около 1300 человек, спасшихся с торпедированных и потопленных судов, из них 581 — американцы. На их примере точно установлено,

¹ Общие результаты перехода американских торговых судов (судов США и панамских судов) в составе конвоя «РQ-17» следующие: 1) Потоплены, находясь в составе конвоя «Кристофер Ньюпорт» и «Уильям Хупер» оба потоплены самолетами-торпедоносцами; 2) Потоплены после расформирования конвоя во время самостоятельного плавания. «Элко Рэйнджер», «Хоному», «Джон Уизерспун», «Сэртон» и «Олопах» — подводными лодками; «Пан-Атлантик» и «Пан-Крафт» — пикировщиками; 3) Потоплены во время перехода в группе с другими торговыми судами, шедшими без охранения: «Дэниэл Морган», «Фэйрфилд-Сити», «Петер Керр» и «Вашингтон» — все пикировщиками. (судно «Морган» — было окончательно потоплено подводной лодкой); 4) Потоплены из состава сформированного позднее небольшого конвоя «Эль-Капитан» и «Хустье» — пикировщиками, Всего потоплено 15 судов; 5) Дошли до места назначения: «Сэмюэл Кэш», «Айронклед», «Сильвер Сворд», «Бенджамин Гаррисон», «Уинстон Сэйлем», «Трубадур», «Беллингэм». Были потоплены следующие английские суда: «Ривер Афтон», «Наварино», «Эрлстон», «Эмпайр Байрон», «Болтон Кастрл», «Хэртлбьюри», а также голландское судно «Паулюс Поттер». Два английских и два русских судна дошли до места назначения. Всего из общего количества 33 судов в конвое было потоплено 22 судна (из 188 000 т. грузов потоплено 123 000 т. Сообщения кэптана Дженкеля и меморандум командера Эмс). Сюда не включено спасательное судно: «Заафаран» — которое было потоплено, но его команда была подобрана судном «Замалек», которое дошло до места назначения вместе с третьим судном «Бэтлин». Также было потоплено английское нефтеналивное судно «Олдерсдэйл». Адмиралтейство подтверждает эти данные, за исключением того, что оно упоминает судно «Эрлстон» как панамское.

что торговые суда, совершающие переход без сопровождения эскортных кораблей являются беспомощными при атаках бомбардировщиков, базирующихся на берег, за исключением тех случаев, когда они вооружены орудиями крупного калибра, обслуживаемыми опытными военными командами. Огонь пулеметов калибром 0,3" и 0,5" не являлся эффективной защитой при налетах бомбардировщиков «Юнкерс», которые могли быть сбиты или отогнаны только 3" орудиями. На основании опыта данного конвоя для команд судов была выдана более теплая зимняя одежда (форма). На всех судах, совершавших переход в Северную Россию, вскоре были установлены 20-мм, 3" и даже 5" зенитные орудия. На все суда были назначены опытные военные команды для обслуживания этих орудий.

Само собой разумеется, что немцы были в восторге от результатов операции «Гамбит коня». Сравнительно объективный отчет об этой операции, без упоминания о позорном поведении линкора «Тирпиц», был помещен в карманном справочнике германских ВМС под заголовком «Разгром конвоя в арктических водах».

Указатель кораблей и судов

А

Адмирал граф Шпее 43,
45, 47, 139
Адмирал Хиппер 44, 60,
61, 140, 434, 482
Адмирал Шеер 60, 61,
139, 173, 174, 434,
468, 482
Азербайджан 59, 60, 63,
479
Айдахо 240, 285
Айова 129, 182
Айропклэд 495
Акадиа 292
Александр Гамильтон 336
Аллап Джексон 376
Альтватер 382
Аляска 130, 182
Америка 338
Апшур 275, 296
Аргус 445
Арканзас 158, 274
Арктурус 275
Атения 148, 149
Атланта 128, 182

Б

Бак 275, 333
Баку 64
Балтимор 182
Барфлэ 187
Баскоу 251
Беллингэм 62, 495
Беломорканал 64
Бенджамин Гаррисон 469,
492, 493, 495
Бенсон 274, 361
Бенхэм 160
Берд 388
Бернаду 275, 358
Бидвелл 384
Бир 244, 248, 250
Бирн 187
Бисмарк 44, 45, 47, 72,
249, 251, 252, 254, 263
Блэйкли 402
Блюхер 140
Болтон Кастрл 495
Борье 160, 414, 415
Боутвелл 390, 391
Бремзе 66
Бридж 230

Бристоль 182, 362
Бродуотер 307
Бруклин 240, 274, 288,
353
Брум 160
Бэббит 160, 335
Бэджер 162
Бэйнбридж 388
Бэрни 398, 402
Бэрри 160, 414, 416
Бэтлин 495
Бэуой Чико 454

В

Вазиристан 58
Вайоминг 158
Валериан Куйбышев 56,
57, 62, 63, 65
Вашингтон 254, 338, 445,
470, 476, 482, 485,
486, 493, 495
Вернон 342
Вест Вирджиния 90, 204,
254
Вест Чесвальд 443
Ветерэн 268
Виджилянт 385
Виксеи 156
Викториес 441, 446, 470
Винсенпес 158, 160, 288,
342
Виисент 288
Вудбери 390
Вудкоч 415
Вулкан 286

Г

Галатея 390
Галф Пенн 392
Галфтрейд 381
Гамильтон 160
Ганнет 160
Гарланд 56, 462
Гарнелиан 385
Гливер 274
Гливз 305, 362
Гнейзенау 44, 139, 434
Голдсборо 275
Гопкинс 160
Горф 414
Гофф 160
Граф 268
Грин 279, 280, 281, 283, 399
Грир 307, 309
Гроза 62
Грозный 55, 56, 57
Гуам 182
Гуин 285

Д

Даллас 296, 393
Дальгрэн 390, 392, 399, 400
Данбоун 447, 456
Дежнев 57
Деятельный 65
Дж. Фред Тэлбот 415
Джейкоб Джонс 162, 379,
384
Дженерал Грин 252
Джервис Бей 173
Джозеф Дик 342
Джон Рэндольф 455, 463
Джон Уизерспун 495

Джуэтт 160
Дикейтор 160, 307
Дикерсон 162
Диксон 63
Дир Лодж 450
Дойчланд 365
Дойчланд 43, 139
Донбасс 60, 61, 62, 491
Дорсетшир 340, 341, 455
Дуэйн 245
Дэвид Мак-Келви 392
Дэвид Х. Альтватер 382
Дэвис 160, 290
Дэниэл Морган 487, 493, 495
Дюк оф Йорк 470

Ж

Жашна д'Арк 187
Жуэтт 290

З

Заафарап 495
Замалек 495
Зам-Зам 203, 251
Зебулон Б. Вэнкэ 454

И

И. Сталин 57
Игл 377, 402
Ижора 59
Ингрхэм 333
Истерн Сан 391
Йорктаун 118, 240, 288

К

К-2 60
К-21 60, 61
К-22 60
Камберленд 470
Кардония 375
Карлсруэ 140
Карлтон 55, 475, 484
Кельн 140
Кенигсберг 140
Кения 446
Кеппель 468
Кимаррон 343
Кинг Джордж V 440, 446, 453
Кирни 286, 307, 308, 309, 310, 334
Клайд Шиппинг 358
Клакстон 160
Кливленд 130, 182
Коимбра 376
Команч 244
Корал 390
Кристофер Ньюпорт 475, 495
Кузбасс 55
Куинси 158, 160, 288, 339, 342, 415
Кэйр Корсоу 452
Кэйюга 246
Кэмпбелл 335
Кэпайр 463
Кэш 488

Л

Лайт 203

- Лапдсдэйл 305
Ланкастер 463
Лапвинг 160
Ларьянга 431
Лебелия 307
Леди Нельсон 403
Лейпциг 140
Лексингтон 90, 117, 118,
230
Леонард Вуд 339, 342
Либерти 469, 475, 478, 487
Ливермор 286, 307
Лири 160
Лиэй 358, 359, 360
Лонг-Айленд 288
Лондон 470, 474
Лоутер Кастл 462
Льюис 268, 302, 469
Лэймингстон 268
Лэнгли 114, 117
Лэнсдаун 421
Лэнсдэйл 274
Лютцов 44, 60, 139, 434
- Мемфис 288, 290, 398
Меркюри Сан 392
Мерримак 416
Милуоки 290
Мимоуз 420
Миссисиппи 240, 285
Мичиган 457, 459, 463
МО № 113 62
Модок 252
Морган 488, 490, 491, 495
Мормакмар 456
Мормакрио 454
Мормаксул 462
Моррис 285
Морриси 249
Моффет 191, 343
Муз Джоу 268
Мурман 62, 63
Мутсу 90
Мэдисон 305
Мэйрант 343, 470
Мэнли 160
Мэссмэр 463

М

- М-173 61
Маас 140
Майо 274
Мак-Дугал 264, 343
Малайя 445
Манчестер 470
Марте 373
Массмар 463
Матабеле 58
Мауна Кеа 455, 463
Маунт-Вернон 338, 341
Маус 361

Н

- Наварино 495
Найблэк 241, 274, 316, 362
Найк 385, 392, 423
Нельсон 17
Немаха 463
Немесис 385
Нигерия 470
Ниграристан 297
Николсон 358, 359, 360
Нордланд 245, 248, 250,
251, 252, 423
Норнесс 376

Норт Кэролайна 128, 415,
445

Норт Стар 248

Норфолк 470

Ноуэй 390, 392, 399, 400,
401

Нью-Йорк 158, 273, 274,
353

Нью-Мексико 240, 285

Нью-Хэмпшир 230

Нэшвилл 240, 274, 288

Нюриберг 140

О

О.А. Кнудсен 381

Огаста 264

Оденвальд 292

Ок Фридом 492

Оклахома 117

Олдерсдэйл 476, 495

Олопаха 495

Омаха 290, 292

Оникс 391

Опал 406

Оризаба 275, 342

Оршир 493

Оул 160

П

П.Х. Ли 463

Пабло 396

Пан-Атлантик 495

Пандора 390

Пан-Крафт 495

Пан-Массачусетс 386

Пауль Люченбах Сиэттл
Спиритт 454

Паулюс Поттер 486, 495

Пенджаби 453

Пензанс 172

Петер Керр 495

Питон 340

Планкетт 274, 307

Плимут 156

Портреро-дель-Льяно 392

Потомак 263, 264

Примроуз 324

Принс оф Уэлс 264

Принц Ойген 44, 285, 434

Приэйри 229

Пэнэй 310

Пэтрон 52 160

Пэтрон 53 160

Пэтрон 54 160

Р

Разумный 64, 65

Райт 114, 230

Редер 140

Резольют 417, 418

Рестлесс 156

Ривер Афтон 495

Рипд 339, 344, 472

Робин Мур 203, 227, 251,
252

Роупер 422

Роуэн 344, 470, 474

Рубен Джеймс 160, 310,
311, 334

Рупер 422

Рэйнджер 118, 158, 161,
286, 288, 338, 339, 342

- Рэритэн 250
Рэтлин 62, 358
- С**
- Саванна 240, 288
Сайклопс 368, 376
Сайрос 456
Сайрос Элемерер 462
Саламони 275
Сан-Мифуэль 373
Сапфир 61
Саратога 90, 117, 118, 120
Саут Дакота 128
Саутгемптон 455
Сен-Джуэн 415
Сильвер Сворд 495
Симаррон 339
Симпсон 160, 305
Сити оф Атланта 376
Сити оф Джолет 456, 457, 462
Сити оф Рэйвилл 310
Сиэтл Спирит 454
Споуфлэйк 359
Сокрушительный 55, 56, 57, 64, 65
Сомерс 290, 292
Спайкенард 371
Старый большевик 56
Стюртевант 387
Сэмюэл Кэш 475, 487, 488, 492, 493, 495
Сэртон 495
- Т**
- Т-101 62
- Т-880 63
Т-883 63
Т-884 62
Т-886 63
Т-887 63
Тайгер 382
Тенасити 156
Тетис 390, 400, 401
Техас 158, 454
Тирпиц 59, 60, 61, 65, 252, 284, 285, 434, 440, 441, 444, 466—468, 470, 482, 483, 488, 496
Толтен 381
Тор 46
Тоуард 358, 359, 360
Трайпп 339, 344
Тракстон 160
Трежери 336
Трентон 162
Тринидад 65, 442, 443
Тритон 390
Трубадур 469, 493, 494, 495
Трэш 160
Тускалуза 158, 160, 200, 264, 285, 286, 288, 446, 470, 474, 482
Тэтнелл 414
Тюркуаз 406
- У**
- Уайблэк 311
Уайт 446
Уиллиан Сэйл 338
Уиллмото оф Филадельфия 292

Уильям П. Байдл 275
Уильям Рокфллер 424
Уильям Сэйл 342
Уильям Хупер 478, 495
Уильямсберг 285
Уинслоу 343
Уинстон Сэйлем 63, 486,
487, 495
Уичита 285, 286, 288, 309,
446, 467, 470, 474
Ульм 66
Уосп 158, 288, 415, 446
Урицкий 63, 65
Уэйкфилд 338, 341, 342
Уэйпрайт 343, 446, 467,
470, 476, 477, 478,
479, 480
Уэст-Пойнт 338, 341, 343

Ф

Ферфэйр 174
Филадельфия 240, 288
Флетчер 130, 182
Фрэнсис Скотт Кей 450,
454
Фуллер 275
Фэйрфилд-Сити 488, 495

Х

Хаган 398
Хадсон 268
Хамул 275
Хейвуд 275
Херберт 162
Хилари П. Джоунс 274
Хиппер 468

Хоному 495
Худ 45, 252
Хустье 492, 495
Хьюджес 305
Хэмблтаун 383
Хэнсит 382
Хэртлбьюри 495

Ц

Цинциннати 290
Цып-Наволока 55

Ч

Чарльз Ф. Хьюджес 274
Чарльстон 156
Чероки 275

Ш

Шарнхорст 44, 47, 65, 139,
434, 482
Шеман 448, 466
Шквал 62
Шлезвиг-Гольштейн 139
Шлезииен 139
Шэмблей 268

Щ

Щ-403 60
Щ-422 61

Э

Эберле 296, 297, 298

Эдинбург 65, 446-448, 453	Я
Эдисон 358, 360, 416—418	
Эйршир 494	Яка 443
Экспозитор 448, 450, 452, 454	У
Экстерминэйтэр 463	U53 365
Экшн 156	U56 17
Элгома 358	U85 423
Элдена 447, 456	U110 27
Элкоа Банне 455	U123 368
Элкоа Пэритэн 391	U153 420, 421, 423, 424
Элкоа Рэблер 454	U157 399, 400, 401, 423
Элкоа Рэйнджер 495	U158 420
Эллет 160	U159 416, 417
Эллис 275, 296, 334	U186 386
Эль-Капитан 492, 495	U207 268
Эмеральд 390	U253 472
Эмиль Бертен 187	U352 423
Эммонс 383	U367 472
Эмпайр Байрон 495	U501 268
Эмпайр Лоренс 460, 462	U503 422
Эмпайр Парселл 462	U570 268
Эмпайр Тайд 487	U656 421
Эмпресс оф Эйша 296	U701 388, 389, 424, 425
Энтерпрайз 118	
Эри 156, 416	У
Эриксон 296, 298	УР-63 406
Эрлстон 495	УР-64 406
Эссекс 130, 182, 408	УР-389 424, 425
Эссо Боливар 375	
Эффингем 442	

СОДЕРЖАНИЕ

От издателя	5
Об авторе	7
Предисловие <i>В. Доценко</i>	9
Введение к американскому изданию	69
От автора	71
<i>Дадли Нокс</i> . Военно-морской флот США в период между двумя мировыми войнами (<i>Предисловие к американскому изданию</i>) . . .	83
Глава 1	
МОРСКИЕ ПРОТИВНИКИ (1939 — 1940 гг.)	137
1. Германский флот и морская политика Германии	137
2. Английский и канадский военно-морские флоты	152
Глава II	
ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ КОНВОИ С УЧАСТИЕМ АНГЛИЙСКИХ И КАНАДСКИХ КОРАБЛЕЙ ОХРАНЕНИЯ (сентябрь 1939 — декабрь 1940 гг.)	163
1. Определение понятия «конвой»	163

2. Трансатлантические конвои 166
3. Последствия падения Франции в июне 1940 г. . 169

Глава III

ПРЕДВОЕННАЯ ПОЛИТИКА США

- (июнь 1940 г. — март 1941 г.) 180
1. «Флот двух океанов» 180
 2. Остров Мартиника и патрулирование нейтральной зоны 186
 3. Соглашение с Англией о передаче ей эсминцев взамен на полученные морские базы. 192
 4. Ленд-лиз 199
 5. Переговоры между штабами и основные стратегические решения (август 1940—март 1941 гг.) . . 203
 6. Планы организации охранения трансатлантических конвоев и силы поддержки . 225

Глава IV

ПРЕДВОЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ

- (март — август 1941 г.) 238
1. Английские трансатлантические конвои (март—май 1941 г.) 238
 2. Гренландия и оборона Западного полушария . 242
 3. Кризис в середине лета 1941 г. 254

Глава V

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ США НАЧИНАЕТ ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ

- (сентябрь — декабрь 1941 г.) 271
1. От патрулирования коммуникаций к эскортированию конвоев 271
 2. Первая кровь американцев, пролитая в бою с немцами 307
 3. Служба движения конвоев и первые уроки . . 317

4. Первый американский конвой на восток «WS-124»	336
---	-----

Глава VI

НАСТУПЛЕНИЕ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1942 г.

(январь — июль 1942 г.)	345
1. Трансатлантические конвои (декабрь 1941 — июнь 1942 гг.)	345
2. Атаки германскими подводными лодками американских судов прибрежного плавания и судоходства в Карибском море	364
3. Первые потери германских подводных лодок	421

Глава VII

ПУТЬ КОНВОЕВ В СЕВЕРНУЮ РОССИЮ

(декабрь 1941 — июль 1942 гг.)	428
1. Необходимость поставок России и трудности перевозок.	428
2. Трудности перехода в марте 1942 г.	439
3. Оперативное соединение.	443
4. Конвои «PQ-16» и «QP-13»	454
5. Тяжелое испытание для конвоя «PQ-17»	467

Указатель кораблей и судов	497
--------------------------------------	-----

«Звезды мировой философии»

Это уникальное по полноте издание рассказывает об основных этапах развития философской мысли, знакомит с биографиями и концепциями величайших мудрецов, таких как

Платон и Аристотель, Иисус Христос и Будда, Конфуций и Чжуан-цзы, Руссо и Шамфор, Гегель и Шопенгауэр, Чаадаев и Толстой.

В серии вышли книги

“Мудрость трех тысячелетий”

“Энциклопедия высокого ума”

“Философия сорока пяти поколений”

“Золотая философия”

“Современники вечности”

*

Особую ценность серии придает тщательно подобранный иллюстративный ряд. Огромное количество вдумчиво обработанного и любовно преподнесенного философского материала делает их интересными как для специалистов, так и для широкого круга читателей.

**По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:**

Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж

Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Звезды сцены, экрана и спорта.
Исторические личности и наши современники.

*Андрей Миронов, Фаина Раневская,
Изабелла Юрьева, Леонид Утесов...*

Читайте о них в книгах серии

«Биографии»

В серии вышли:

Л. Васильева «Жены русской короны» – 2 тт.

Г. Скороходов «Разговоры с Раневской»

Л. Васильева «Жена и муза»

Н.Пушнова «Валентина Серова»

Н. Пушнова «Андрей Миронов: история жизни»

Е. Гордеева «Мой Сергей»

К. Келли «Королевская семья Англии» – 2 тт.

Л. Куксо «Неизвестный Никулин»

Н. Тихонова «Белая цыганка»

В. Акимов «Леонид Утесов»

Э. Клейн «Джон и Джеки»

Э. Клейн «Джеки после Джона»

Н. Мордюкова «Не плачь, казачка!»

Книги Издательства АСТ

вы можете приобрести по почте,
заказав **БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ** по адресу:
107140, Москва, а/я 140. “Книги по почте”

Оптовые закупки можно осуществить по адресу:
129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Издательство АСТ представляет

В серии «Историческая библиотека»

Выходят в свет:

Кэролли Эриксон

«Мария Кровавая»

Филип Шорт

«Мао»

Р.Г. Скрынников

«Иван Грозный»

Джордж Вейгел

«Свидетель надежды»

(Биография Папы Иоанна Павла II)

Герберт Бикс

«Хирохито и создание современной Японии»

**По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:**

Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж

Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

**Книги издательства АСТ можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140, АСТ – «Книги по почте»**

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около 50 издательств и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию более 10 000 названий книг самых разных видов и жанров. Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов. В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, Фридрих Незнанский, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

- Звездный бульвар, д. 21, 1 этаж, тел. 232-19-05
- ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 299-66-01, 299-65-84
- ул. Луганская, д. 7, тел. 322-28-22
- ул. 2-я Владимирская, д. 52/2, тел. 306-18-97, 306-18-98
- Большой Факельный пер., д. 3, тел. 911-21-07
- Волгоградский проспект, д. 132, тел. 172-18-97
- Самаркандский бульвар, д. 17, тел. 372-40-01

мелкооптовые магазины

- 3-й Автозаводский пр-д, д. 4, тел. 275-37-42
- проспект Андропова, д. 13/32, тел. 117-62-00
- ул. Плеханова, д. 22, тел. 368-10-10
- Кутузовский проспект, д. 31, тел. 240-44-54, 249-86-60

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7 этаж.
Справки по телефону (095) 215-01-01, факс 215-51-10
E-mail: astpub@aha.ru <http://www.ast.ru>

ISBN 5-17-012740-5



9 785170 127405

Научно-популярное издание

Морисон Самуэль Элиот

АМЕРИКАНСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Битва за Атлантику

Ответственный редактор А.Н. Поляхов
Выпускающий редактор С.Н. Абовская
Художественный редактор О.Н. Адаскина
Компьютерный дизайн: С.В. Шумилин
Технический редактор С.Б. Валишин
Корректоры А.А. Сурнин, З.О. Черномордик

Общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2; 953004 — книги, брошюры

Гигиеническое заключение № 77.99.11.953.П.002870.10.01 от 25.10.2001 г.

ООО «Издательство АСТ».
368560, Республика Дагестан, Каякентский район, с. Новокаякент, ул. Новая, д. 20.
Наши электронные адреса:
WWW.ASTRU, E-mail: astpub@aha.ru

Издательство «Terra Fantastica» издательского дома
«Корвус». Лицензия ЛР № 066477. 190121,
Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 1/44Б.
Электронные адреса:
WWW.TFRU, E-mail: TERRAFAN@TFRU

При участии ООО «Харвест».
Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.2002.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман,
д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Республиканское унитарное предприятие
«Полиграфический комбинат имени Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

