

ЛЕКЦИОННОЕ БЮРО
ПРИ КОМИТЕТЕ ПО ДЕЛАМ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ ПРИ СНК СССР

НА ПРАВАХ РУКОПИСИ

КРАХ ГЕРМАНСКОЙ МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ

Стенограмма публичной лекции
члена-корреспондента Академии
наук СССР **Л. Н. Иванова**, про-
читанной 27 августа 1943 года в
Колонном зале Дома Союзов в
г. Москве

ЛЕКЦИОННОЕ БЮРО
ПРИ КОМИТЕТЕ ПО ДЕЛАМ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ ПРИ СНК СССР

НА ПРАВАХ РУКОПИСИ

КРАХ ГЕРМАНСКОЙ МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ

Стенограмма публичной лекции
члена-корреспондента Академии
наук СССР **Л. Н. Иванова**, про-
читанной 27 августа 1943 года в
Колонном зале Дома Союзов в
г. Москве

А 1463.

Подписано к печати 17/IX 1943 г.

Заказ 2345.

Типография газеты «Правда» имени Сталина. Москва, ул. «Правды», д. 24.

Ставка гитлеровского командования на подводную войну, как основная линия германской морской стратегии.

Морская стратегия германского командования тесно связана с его сухопутной стратегией. В своих преступных и вместе с тем безумных планах покорения Европы и мира руководители гитлеровской военной машины сочетали «молниеносную» войну на суше с «тотальной» воздушной войной и «беспощадной» подводной войной» или «подводной блокадой» своих противников. Все эти военные авантюры гитлеровской Германии составляют звенья той цепи, которая, по расчетам ее руководителей, должна была сковать и поработить народы, ставшие жертвами их агрессии.

В настоящее время вся стратегия гитлеровской Германии в целом терпит крах. На главном и решающем фронте второй мировой войны—на советско-германском фронте—инициатива окончательно вырвана из рук немецко-фашистских армий. Эти армии, испытавшие жесточайшие поражения во время зимней кампании 1942—43 гг., ныне подвергаются новым сокрушительным ударам Красной Армии. Попытка нового, третьего германского наступления на нашем фронте летом текущего года полностью провалилась, и гитлеровские полчища под мощным натиском наших войск вынуждены отступать на важнейших направлениях, неся жесточайшие потери в людях и технике. В то время, как главные силы германской авиации,—как и германской сухопутной армии,—скованы на советско-германском фронте,—тылы гитлеровской Германии, ее индустриальные центры подвергаются налетам англо-американской авиации.

Наконец, на морских театрах второй мировой войны стратегию Гитлера также постигло поражение. Подводная война германского фашизма летом 1943 года потерпела крах. Это достаточно явствует из опубликованных недавно данных об итогах этой войны за последние месяцы. Операции германского подводного флота дают все меньший эффект, а потери его достигли небывалого уровня.

Между тем, именно на подводную войну гитлеровский фашизм ставил свою основную ставку в теперешней войне на морских театрах. При относительной слабости германского

надводного флота по сравнению с флотами противников Германии, и при том обстоятельстве, что коммуникации между этими последними являются почти исключительно морскими коммуникациями, германское командование соответствующим образом установило основные линии своей морской стратегии. Оно не ставит задачей своим вооруженным силам установление господства на море путем разгрома или уничтожения военно-морских флотов своих противников. Оно возлагает на свой подводный флот, во взаимодействии с авиацией и в меньшей степени с надводными рейдерами, операции на морских коммуникациях своих противников, направленные против их торгового судоходства.

Путем систематического уничтожения морского тоннажа этих стран Германия рассчитывала нарушить их военно-экономические связи, их снабжение по морским путям, сделать для них невозможным развертывание активных наступательных операций, ослабить и подорвать мощь их вооруженных сил.

Таким образом, подводная война по замыслам германского командования должна была облегчить задачи, поставленные перед германской армией и военно-воздушными силами на сухопутных театрах войны.

Сколь серьезное значение политическое руководство и военное командование гитлеровской Германии придавало в нынешней войне операциям своего подводного флота, видно из неоднократных публичных заявлений Гитлера и его приспешников. Так, весной 1941 г. Гитлер со свойственным ему бахвальством торжественно заявил: «Все, что появится поблизости от наших торпедных аппаратов, будет потоплено». Он предвещал «голодную блокаду» Великобритании германским подводным флотом и предсказывал, что результатом беспощадной подводной войны будет капитуляция Великобритании и уничтожение Британской империи. Таким образом, ставка на «тотальную подводную войну» была основной линией германской морской стратегии в теперешней войне.

Совсем еще недавно, в мае текущего года, германский радиокomentатор по вопросам морской войны Швих заявил: «Командование морскими силами Германии с первого момента мировой войны осознало, что подводной войне будет принадлежать решающая роль, и что подводная лодка явится тем оружием, которое решит конечный исход сражения».

Не впервые хищнический, разбойничий германский империализм пытался сломить господство своих противников на море путем применения подводного оружия. Как известно, вильгельмовская Германия в 1917—18 гг. вела подводную войну против торгового судоходства Великобритании и ее союзников. Германские подводные лодки уничтожили большое количество, в общей сложности до 13 млн. тонн, торговых судов. Однако, подводная война не спасла вильгельмовскую

Германию от конечного военного разгрома. Германский военноморской флот бесславно капитулировал и без единого выстрела был интернирован в британской морской базе Скапа-Флоу.

Во второй мировой войне гитлеровская Германия, однако, повторила этот опыт. Она рассчитывала, что подводная война в небывало широком масштабе и при наличии исключительно благоприятных условий, созданных оккупацией германскими вооруженными силами почти всех западно-европейских континентальных стран, может дать решающие результаты. В связи с этой новой морской авантюрой германского командования и разыгралась грандиозная «битва за Атлантику». Атлантический театр явился основным театром второй мировой войны на море. Это определяется тем, что именно на данном театре сосредоточены основные морские коммуникации между странами антигитлеровской коалиции. Помимо коммуникаций, проходящих через Атлантику с запада на восток и связующих Великобританию с Соединенными Штатами Америки, Канадой и странами Латинской Америки,— через восточную часть Атлантического океана проходят коммуникации, огибающие африканский континент и связывающие Великобританию со странами, расположенными в бассейне Индийского и Тихого океанов. Таким образом, Атлантика больше чем когда бы то ни было ранее является средоточием морских коммуникаций и грузооборота. Борьба за господство на морских путях Атлантики играет поэтому исключительно важную, можно сказать, центральную роль в общем ходе морских операций второй мировой войны.

Использование германскими подводными лодками и авиацией баз на оккупированных территориях.

Морские операции прошли через несколько этапов. На первом этапе в 1939—40 гг. флоты Великобритании и Франции, превосходившие в несколько раз по своей мощи противостоявший им флот гитлеровской Германии, осуществляли господство в Атлантике. Германские подводные лодки и единичные надводные рейдеры, оперировавшие в Атлантике, причинили торговому судоходству союзников сравнительно небольшой ущерб и не могли повлиять на общий ход войны.

Обстоятельства существенно изменились весной и летом 1940 г. в результате оккупации германскими вооруженными силами сначала Дании и Норвегии, а затем Голландии, Бельгии и Франции. Год, протекавший с момента капитуляции Франции до момента вероломного нападения гитлеровской Германии на Советский Союз, отвлекшего главные силы гитлеровской Германии на советско-германский фронт, был, вероятно, самым тяжелым годом в истории Великобритании.

Жизненно важное значение морских коммуникаций для самого существования Великобритании достаточно известно.

Великобритания, как известно, импортирует по морским путям большую часть потребного ей сырья и продовольствия. Кроме того по этим путям осуществляются связи между отдельными частями Британской империи. Во время войны по этим путям производится также переброска вооруженных сил, оружия и боеприпасов на различные театры военных действий. Значение для Великобритании морских коммуникаций и торгового судоходства лучше всего выражено словами тов. Сталина: «Англия как государство было бы невысказана без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории».

Использование германским подводным флотом и авиацией морских и авиационных баз на оккупированной территории Франции и других европейских стран для операций на британских морских коммуникациях создало для последних исключительно серьезную опасность.

Во время первой мировой войны германские подводные лодки, базировавшиеся на германский «морской треугольник» (Вильгельмсгафен, Гельголанд, Боркум), или на порты оккупированной Бельгии, должны были совершать сложные походы вокруг британских островов, прежде чем они выходили на подступы к важнейшим атлантическим портам Великобритании. Дуврский пролив был закрыт для немцев, поскольку англо-французские вооруженные силы владели обоими его берегами. В теперешней же войне германские подводные лодки, выходившие, скажем, из Бреста (являвшегося в прошлом главной базой французского атлантического флота, а теперь ставшего главной базой германского подводного флота), проходили всего несколько десятков морских миль, прежде чем они выходили на основные британские морские коммуникации. На таком расстоянии от своих баз германские подводные лодки оперировали уже не в одиночку, а целыми флотилиями. Нападения этих флотилий на караваны британских торговых судов ставили перед конвоирующими их кораблями гораздо более сложные тактические задачи, чем нападения единичных германских подводных лодок во время первой мировой войны.

Кроме того, в теперешней войне германский подводный флот оперировал в тесном взаимодействии с базировавшимися на аэродромы оккупированной Франции германскими военно-воздушными силами. Германские самолеты наводили подводные лодки на караваны торговых судов, а иногда и сами подвергали последние атакам с воздуха. Эта двойная угроза—подводная и воздушная—потребовала от британского адмиралтейства применения разнообразных средств для защиты британских морских коммуникаций.

Мобилизация судостроительных ресурсов Германии на строительство подводного флота.

Имея в своем распоряжении плацдармы на оккупированных

территориях, означавшие исключительные возможности для развертывания операций германского подводного флота, германское командование приняло меры к тому, чтобы в кратчайший промежуток времени довести силы этого флота до максимальных размеров. В этих целях все судостроительные ресурсы гитлеровской Германии были мобилизованы исключительно для строительства подводных лодок. Строительство крупных боевых единиц флота было законсервировано. Исключая линкоров «Бисмарк» и «Тирпиц», которые уже были спущены на воду до начала войны, в строй германского флота не вступило ни одного нового линкора, крейсера или авианосца. Строительство всех этих крупных кораблей было законсервировано, так как германские верфи имели своей основной задачей строительство подводного флота. Впрочем, в выполнении этой задачи приняла участие не только германская судостроительная промышленность. Различные предприятия других отраслей германской промышленности были приспособлены для производства в порядке стандартизированной продукции частей корпусов германских подводных лодок, их двигателей, приборов управления, вооружения и т. д.

Отдельные части корпусов подводных лодок строятся в Кельне, Берлине, Аугсбурге, Бокуме, Гомбурге, Нассау, Пильзене. Двигатели подводных лодок изготавливаются главным образом в Кельне, Дессау (в этих городах существуют как заводы, выпускающие дизели для подводных лодок, так и заводы, выпускающие аккумуляторы), торпедные аппараты — в Золингене, торпеды — в Берлине, оптические приборы, в частности перископы, — на заводах Цейсса в Иене. Сборка подводных лодок производится на многочисленных верфях в различных германских портах: в Киле, Бремене, Вильгельмсгафене, Гамбурге, Эмдене, Штеттине, Куксгафене, Фегезаке и др. Благодаря мобилизации индустриальных ресурсов Германии, а в дальнейшем и оккупированных стран, были достигнуты довольно быстрые темпы строительства подводных лодок. По данным иностранной прессы, германские верфи одно время до начала войны Германии против Советского Союза довели выпуск подводных лодок до 25—30 в месяц. В срочном порядке подготавливались также кадры личного состава для укомплектования германского подводного флота.

Контр-меры английского командования в битве за Атлантику в 1940—41 гг.

Великобритания, поставленная германской подводной войной перед весьма серьезной угрозой, была вынуждена предпринять далеко идущие мероприятия по борьбе с этой угрозой.

Был использован весь арсенал средств, уже испытанных в прошлую войну, и были испытаны также новые средства противоподводной борьбы. С самого начала войны на всех мор-

ских путях Британской империи была введена в действие система конвоев. При этой системе, как известно, торговые суда следуют в порты своего назначения не в одиночку, а большими караванами под конвоем военных кораблей. С этим было связано также массовое вооружение торговых судов. Первоначально последние вооружались артиллерией, глубинными бомбами, гидро-акустическими приборами и другими средствами обнаружения подводных лодок и их уничтожения. Позднее началось также массовое вооружение торговых судов зенитными установками для борьбы с воздушным противником. По официальным английским данным, опубликованным весной 1943 г., число британских и союзных торговых судов, вооруженных за время войны, достигло к этому моменту 8300. Для конвоирования караванов торговых судов использовались различные боевые единицы военно-морского флота. Особую роль здесь играли эсминцы, тральщики и сторожевые корабли. Позднее в строй британского флота стали вступать многочисленные специальные противоподводные корабли — корветы и более крупные — фрегаты (термины, как известно, заимствованные из времен парусного флота). На случай нападения неприятельских надводных рейдеров караваны торговых судов сопровождались также крупными боевыми кораблями, — как легкими, так и тяжелыми крейсерами, а наиболее крупные караваны конвоировались также и линкорами.

Наконец, предпринимались особые меры для защиты караванов с воздуха. В виду того, что число авианосцев в составе британского военно-морского флота (как и флотов других стран) было весьма ограниченным, в срочном порядке переоборудовались в авианосцы быстроходные суда торгового флота. Началось также строительство специальных конвойных авианосцев — малых, или «карманных», кораблей этого класса. Деятельное участие в патрулировании морских путей и защите следовавших по ним караванов судов от неприятельских самолетов и подводных лодок принимали также самолеты британской береговой авиации, базировавшейся на морские базы (британские летающие лодки типа «Сендерленд», канадские — типа «Каталина», наконец, — позднее, тяжелые американские морские бомбардировщики типа «Либеретор»).

Наряду с этим британскими властями были приняты также меры к восполнению потерь тоннажа морского флота. Британские верфи были до крайних пределов их производственных возможностей загружены заказами как на постройку военных кораблей, так и на постройку торговых судов. По английским данным, к началу 1942 г. на британских верфях было занято строительством новых кораблей большее число эллингов, чем их вообще было в Англии к началу войны. Таким образом, не только все прежние судостроительные ресур-

сы Великобритании полностью использовались, но британские верфи были также значительно расширены.

Все рабочие и специалисты, ранее работавшие в судостроительной промышленности и затем перешедшие в другие отрасли народного хозяйства, были в срочном порядке возвращены на верфи. Даже лица, служившие в рядах армии и военно-морского флота, демобилизовывались для этой цели, поскольку выполнению соответствующей задачи придавалось первостепенное значение.

Вместе с тем британское военное командование не ограничивается мерами непосредственной обороны своих морских путей и торгового судоходства. Основным средством активной борьбы с германской подводной угрозой явились налеты английской береговой и бомбардировочной авиации на операционные базы германского подводного флота и центры германской военной промышленности. Британская береговая авиация совершает систематические налеты на порты оккупированного немцами атлантического побережья Франции — Брест, Шербур, Сен-Назер, Лориан и др., а также на порты Ламанша — Кале, Булонь, Дюнкерк. Портовые сооружения всех этих портов и находящиеся там германские подводные лодки подвергаются постоянным ударам с воздуха. В то же время британская бомбардировочная авиация — или, выражаясь нашей терминологией, авиация дальнего действия — совершает систематические налеты на германские индустриальные центры. При этом особенно ожесточенным бомбардировкам подвергаются крупнейшие германские порты — Киль, Вильгельмсгафен, Гамбург, Бремен, Эмден, Росток, Любек, Фегезак и другие. Наряду с этим, поскольку, как сказано, в строительстве германского подводного флота в большей или меньшей степени принимают участие и другие индустриальные центры Германии, они также подвергаются сокрушительным и все усиливающимся ударам с воздуха. Воздушная война английской авиации против гитлеровской Германии связана, прежде всего, с битвой за Атлантику. По официальным английским данным 50% всех боевых вылетов британской авиации приходилось до недавнего времени на выполнение заданий военно-морского командования.

Значительную роль в битве за Атлантику сыграло военное сотрудничество Великобритании и США. Последние не только осуществляют во все большем масштабе поставки Великобритании на основе закона о предоставлении оружия в аренду или взаймы, но и принимают меры к тому, чтобы отгравляемые из американских портов грузы попадали по назначению в Великобританию.

Президент США Рузвельт в своем выступлении по радио в мае 1941 г. подчеркнул первостепенное политическое значение этой задачи с точки зрения безопасности самих Соеди-

ненных Штатов Америки, поскольку Великобритания рассматривалась как «первая линия обороны» последних. Великобритания и США совместно предприняли весной и летом 1941 г. далеко идущие мероприятия, имевшие своим результатом перенесение основных линий морских коммуникаций на крайний север Атлантики.

В этих целях в апреле 1941 г. было заключено соглашение между государственным секретарем (министром иностранных дел) Хэллом и датским посланником в Вашингтоне Кауфманом с предоставлением США права оборудования морских и авиационных баз на побережье Гренландии. Датское правительство под давлением германских оккупационных властей дезавуировало своего посланника. Однако, государственный департамент США (министерство иностранных дел) отказался принять к сведению это заявление датского правительства, продиктованное германскими оккупантами, и со своей стороны объявил, что он считает соглашение, заключенное с Кауфманом, действительным. На основании этого соглашения США приступили к созданию опорных пунктов для своих военно-морских и военно-воздушных сил в Гренландии. Исландия и принадлежащие Дании Фарерские острова были взяты под защиту британскими вооруженными силами после оккупации немцами Дании. В июле 1941 г. на острове Исландия высаживаются части американской морской пехоты, а затем и сухопутной армии США. Они сменяют британские гарнизоны в Исландии, освобождая таким образом британские войска для выполнения других стратегических задач. Оборудование американцами новых морских и авиационных баз в Исландии и в дальнейшем,—после прибытия американских вооруженных сил на территорию Великобритании,—также и в северной части Ирландии значительно расширило возможности патрулирования и охраны морских путей северной Атлантики. Благодаря этому морские коммуникации между британскими островами и северо-американским континентом были перенесены на крайний север Атлантики. С весны 1941 г. основные линии этих коммуникаций проходили от портов США вдоль побережья Лабрадора и Нью-Фаундленда, далее, вдоль побережья Гренландии и Исландии к портам северной Ирландии и Шотландии. Эти коммуникации были гораздо менее уязвимы для германского подводного флота и авиации, чем прежние линии коммуникаций, проходившие южнее в непосредственной близости от портов и аэродромов оккупированной немцами Франции.

Провал попытки немецкого морского командования использовать надводные корабли для крейсерской войны.

Германское военное командование предприняло попытку дополнить операции своего подводного флота и военно-воздушных сил рейдами своих немногочисленных крупных воен-

ных кораблей на морские коммуникации северной Атлантики. Эти рейды окончились полным провалом и привели лишь к печальным последствиям для и без того слабого надводного флота гитлеровской Германии. Линкоры «Шарнгорст» и «Гнейзенау» после неудачного похода в Атлантику были загнаны английским флотом в Брест, где они в течение года были блокированы английским флотом и авиацией, подвергаясь постоянным воздушным налетам. В дальнейшем они прорвались из Бреста и ушли в порты Германии в сильно поврежденном состоянии. Крупнейший и наиболее мощный корабль германского флота — новый линкор «Бисмарк», в сопровождении крейсера «Принц Евгений», совершил в мае 1941 г. поход в северную Атлантику. В морском бою в Датском проливе (между Исландией и Гренландией) «Бисмарку» удалось потопить линейный крейсер «Гуд», в пороховой погреб которого попал германский снаряд. В дальнейшем, однако, английское морское командование организовало погоню за германским линкором, представляющую собой одну из наиболее интенсивных морских операций теперешней войны. Благодаря четкому взаимодействию кораблей британского военно-морского флота с морской и береговой авиацией «Бисмарк» был обнаружен и в конце концов потоплен англичанами. Таким образом, в результате безуспешных рейдов в Атлантику из строя выбыли все крупные германские линкоры.

Нападение гитлеровской Германии на Советский Союз и последствия этого для хода борьбы за Атлантику.

Коренной поворот в общем ходе мировой войны произошел с началом советско-германской войны. Положение Великобритании в битве за Атлантику, так же как и на других театрах второй мировой войны, значительно облегчилось в связи с отвлечением главных вооруженных сил гитлеровской Германии на советско-германский фронт. Это дало нашим союзникам длительную передышку и значительно улучшило их стратегическое положение.

Крах германских планов «молниеносной войны» против СССР, отчетливо обозначившийся еще в конце 1941 года, в результате победы Красной Армии в великой битве за Москву, имел крупнейшие стратегические последствия для общего хода второй мировой войны в целом. Германия вопреки своим расчетам оказалась вынужденной вести длительную войну на Востоке, в которой, как в гигантской мясорубке, перемалывались ее человеческие и технические ресурсы. Почти вся промышленность Германии и оккупированных ею стран уже третий год до крайних пределов своих производственных возможностей используется для снабжения оружием, боеприпасами, различными средствами техники германских армий на советско-германском фронте. Это, несомненно, в сильнейшей степени отражается на выполнении тех задач германской промыш-

ленности, которые связаны с потребностями войны на море, в частности со строительством подводного флота. Начиная с середины 1941 года Германия лишилась возможности дальнейшего расширения подводного строительства. Производство танков, самолетов, артиллерийских орудий для покрытия огромных потерь в технике на советско-германском фронте ограничивает строительство подводных лодок. В возрастающей степени сказывалась нехватка различных видов сырья, в частности цветных металлов, а также недостаток квалифицированной рабочей силы.

Главные силы германской авиации, как и германской сухопутной армии, с начала войны против СССР и до настоящего времени прикованы к советско-германскому фронту. Это лишило гитлеровскую Германию возможности вести активные операции военно-воздушных сил на Западе, дало возможность Великобритании оправиться от последствий воздушных налетов 1940—41 гг. и развернуть продукцию своей военной промышленности, в особенности авиационной и судостроительной. Ослабление поддержки с воздуха германского подводного флота, вследствие отвлечения главных сил германской авиации на Восток, привело к снижению эффективности операций германских подводных лодок на морских подступах к Великобритании. Переход господства в воздухе над Западной Европой к англо-американской авиации и ее удары по индустриальным центрам гитлеровской Германии имели дальнейшие весьма серьезные последствия для «битвы за Атлантику».

Вместе с тем, германский флот был в значительной степени отвлечен от выполнения задач, поставленных перед ним германским командованием в войне на Западе вследствие возникновения новых театров на Востоке—морских театров нашей Отечественной войны. Здесь сказался, как и в войне на суше и в воздухе, обычный порок германского военного командования: недооценка своих противников.

Наш военно-морской флот оказался гораздо более серьезным противником, чем первоначально рассчитывали немцы.

Краснознаменный Балтийский флот с первых же дней войны неустанно наносил сокрушительные удары по германским морским коммуникациям на Балтике, по военно-морским силам и базам противника. Он срывал планы германского командования по переброске подкреплений в Финляндию, по высадке морских десантов на флангах или в тылу наших войск. При этом в первых же боевых столкновениях сказалось превосходство наших моряков над противником в отношении боевой подготовки и боевого духа. В результате потери немцев на море, как правило, во много раз превосходили наши. Так, 12 июля 1941 года на Балтике был полностью разгромлен многочисленный германский караван транспортов с войсками и танками, шедший под сильным конвоем. Рядом последовательных

ударов авиации, надводных кораблей и береговой обороны наш Балтийский флот нанес противнику крупные потери. Были потоплены два эсминца, 13 транспортов и баржа с танками и нанесены повреждения еще 13 транспортам и одному эсминцу. Наш флот и авиация при этом не имели никаких потерь ни в кораблях, ни в самолетах.

19 июля большой караван транспортов противника, также шедший под сильным конвоем, подвергся атакам нашей авиации, торпедных катеров и миноносцев. Противник потерял при этом потопленными 11 транспортов и танкер и вынужден был отказаться от поставленной им перед собой задачи. Наши потери при этом ограничились одним самолетом и одним катером.

Можно было бы привести множество других эпизодов, характеризующих боевую выучку наших славных балтийцев, проявленную ими с первых же дней войны, их безграничную доблесть и мужество.

В трудные дни осени 1941 года, когда вражеские войска, оккупировав советскую Прибалтику, подступили к Ленинграду, в тылу врага продолжали героически обороняться наши морские твердыни—острова Эзель и Даго и полуостров Ханко. Они отвлекали на себя огромные силы противника, выполняя задания Главного командования. Попытки немцев высадиться на острове Эзель в сентябре 1941 года обошлись им в десятки тысяч солдат и офицеров, потопленных в море вместе с их десантными судами; германский флот потерял также при этом ряд боевых единиц, включая крейсер типа «Кельн», многочисленные эсминцы, миноносцы и другие корабли. Борьба за Эзель и Даго стоила немцам такого количества людей, какое далеко превосходило общую численность наших гарнизонов на этих островах. Защитники Эзеля, Даго и Ханко доблестно выполнили долг перед Родиной.

Всем известна выдающаяся роль нашего Краснознаменного Балтийского флота в героической обороне нашей северной столицы—Ленинграда. Многие десятки тысяч немецких солдат и офицеров и масса военной техники врага были уничтожены мощными залпами кораблей нашего флота и береговых батарей на подступах к Ленинграду. На суше отряды морской пехоты сражались в первых рядах его защитников. Доблестная ладожская флотилия в тяжелые дни осады обеспечивала снабжение Ленинграда боеприпасами и продовольствием.

Германское командование со свойственной ему самоуверенностью считало, что в результате оккупации немцами нашего балтийского побережья и блокады Ленинграда наш флот якобы «закупорен» в устье Невы и в Кронштадте.

Сильнейшим ударом по этим расчетам явился прорыв наших подводных лодок летом 1942 года на морские коммуни-

кации немцев на Балтике. Наши подводники нанесли огромные потери противнику, не успевшему организовать здесь систему конвоев. Они пустили ко дну до полмиллиона тонн немецких грузовых судов и транспортов и серьезно нарушили коммуникации противника между портами Северной Германии, Финляндии и Швеции, по которым шло снабжение германских войск, находящихся на нашем северном фронте и в Норвегии, а также снабжение Германии шведской рудой.

От наших балтийцев-подводников не отставали и морские летчики. Они произвели за время войны ряд сокрушительных ударов с воздуха по германским военным портам на Балтике—Данцигу, Мемелю, Штеттину и другим, уничтожив многочисленные военные объекты противника.

Наши доблестные черноморцы приумножили боевые лавры родного Черноморского флота. Эпическая оборона Севастополя в 1941—42 гг. против полчищ Гитлера и его вассалов будет вечно жить в летописях славы нашего отечества наряду с первой обороной Севастополя во время Крымской войны.

Несмотря на временную оккупацию врагом большей части нашего черноморского побережья наш флот и при трудных условиях базирования сохранил господство на Черном море. Он обеспечивает наши морские коммуникации и наносит мощные удары по коммуникациям противника. Наша морская авиация и корабли флота неоднократно подвергали сокрушительным бомбардировкам и обстрелам порты Румынии и центры ее нефтяной промышленности, играющие крупнейшую роль в снабжении гитлеровской Германии нефтью.

Наконец, молодой Северный флот нашей страны оказался на высоте лучших боевых традиций русского флота, так же как всех новейших требований боевой тактики. Он обеспечивал в труднейших условиях проводку караванов транспортов с оружием и боеприпасами в наши северные порты. Наши доблестные моряки и морские летчики неустанно охраняли эти караваны от нападения неприятельского подводного флота, надводных рейдеров и морской авиации. Вместе с тем, они в течение более двух лет ведут активные операции на коммуникациях противника, уничтожая его транспорты с войсками, оружием и боеприпасами, направляющиеся в порты Финляндии и северной Норвегии, срывая планы германского командования на этом театре войны. Наши доблестные подводники-североморцы отправили на дно холодного Баренцева моря десятки немецких военных кораблей, сотни транспортов и грузовых судов. Ряд наших гвардейских и краснознаменных подводных кораблей Северного флота покрыл себя неуязвимой славой. В истории морских войн будут отмечены подвиги наших подводных лодок под командованием тт. Старикова (потопившей 16 кораблей и транспортов), Лунина (на счету

которой 15 кораблей и транспортов), Фисановича (13 неприятельских судов), и других.

Каждый советский патриот может заслуженно гордиться подвигами нашего Военно-Морского Флота в Отечественной войне, так же как и подвигами нашей Красной Армии.

В результате контрмер, принятых со стороны Великобритании и США против германской подводной угрозы, а также в связи с отвлечением вооруженных сил гитлеровской Германии на Восток, — в битве за Атлантику в середине 1941 года произошел поворот, благоприятный для союзников.

Во второй половине 1941 г. потери британского торгового судоходства резко снизились, — по официальным данным, приблизительно в три раза по сравнению с первой половиной того же года. Если в первой половине 1941 г. они достигали приблизительно полмиллиона тонн ежемесячно, то во второй половине они составили всего 170—180 тысяч тонн в месяц. Британский импорт и экспорт за 1941 г. превысили уровень 1940 г. Это означало провал первоначального германского плана подводной блокады Великобритании. Выполнение этой задачи в условиях одновременной войны против СССР германскому военно-морскому флоту оказалось явно не по плечу.

Концентрация германских военно-морских сил на базах оккупированной Норвегии и их операции на морских путях Севера.

С начала 1942 г. германское военное командование ставит своему флоту уже иные, более ограниченные задачи. Ввиду того, что главным и решающим театром второй мировой войны стал советско-германский фронт, перед германским флотом ставится основная оперативно-стратегическая цель: прервать коммуникации Советского Союза с Великобританией и США. В связи с этим главные силы германского подводного флота, а также надводного флота и морской авиации ранней весной 1942 г. концентрируются на базах оккупированной Норвегии. В дальнейшем они развертывают операции на морских коммуникациях, проходящих через восточную часть северной Атлантики и Баренцево море. Германские подводные лодки и самолеты наносят удары по караванам, идущим в наши северные порты.

Защита этих караванов ложится как на наших доблестных моряков-североморцев, так и на моряков британского и американского флотов. При этом героизм и самоотверженность проявляли как экипажи военных кораблей, так и команды торговых судов. Ряд наших моряков Северного флота и грузовых судов был отмечен как нашими правительственными наградами, так и орденами Великобритании и США. С другой стороны, некоторые моряки английского военно-морского и торгового флотов были награждены орденами Советского Союза.

Германское командование пытается дополнить операции

подводного флота и военно-воздушных сил рейдами крупных надводных кораблей. Но эти попытки снова терпят неудачу. Так, в начале июля прошлого года крупнейший линкор германского флота «Тирпиц», однотипный с «Бисмарком», только что вступивший в строй германского флота, был торпедирован нашей подводной лодкой под командованием Героя Советского Союза капитана II ранга тов. Лунина. «Тирпиц» шел во главе эскадры, намеревавшейся напасть на крупный караван, шедший в наши порты из Великобритании и США. В результате удачной атаки, произведенной нашей подводной лодкой, неприятельская эскадра повернула обратно на юго-запад и пошла к Тронгейму. Караван благополучно достиг своего назначения.

Наряду с основной задачей — операциями в северных водах, — на морских путях, связывающих Советский Союз с Великобританией и США, на германский подводный флот вновь возлагается и другая задача. Эта задача находится в связи с тем, что в конце 1941 г. США были окончательно вовлечены в войну. Германские подводные лодки крупного океанского типа с большим радиусом действия начинают оперировать в западной части Атлантики, на морских коммуникациях США со странами Латинской Америки, где в это время еще не была введена в действие система конвоев.

Вместе с тем, надо отметить, что возникновение нового военно-морского театра — на Тихом океане — вызвало общую перегруппировку вооруженных сил Великобритании и США и на некоторое время затруднило для них борьбу с подводной угрозой.

Германским подводным лодкам в первой половине 1942 г. удалось потопить значительный торговый тоннаж союзников, превывавший их новое строительство торговых судов в этот промежуток времени. Германское военное командование ставило своей задачей не только пресечь морские коммуникации США и Великобритании с Советским Союзом. Оно рассчитывало также, что большие потери в тоннаже воспрепятствуют развертыванию военных операций наших союзников и, в частности, воспрепятствуют открытию второго фронта в Европе.

Однако действительность вновь опрокинула расчеты гитлеровского командования.

Тяжелое стратегическое положение Германии в результате поражений на советско-германском фронте.

Потери германских войск на советско-германском фронте, для восполнения которых гитлеровской Германии потребовалась «тотальная мобилизация», затруднили новые усилия Германии в войне на морских театрах. Огромные потери германской авиации в зимней кампании 1942—43 гг. на советско-германском фронте еще более укрепили господство англо-американской авиации. Германские резервы таяли на советско-германском фронте. В то же время Великобритания и США, ис-

пользуя создавшуюся для них благоприятную стратегическую обстановку, укрепляли свою военную мощь и разворачивали новые мероприятия, направленные к преодолению германской подводной угрозы.

В начале 1942 г. президент Рузвельт проводит через конгресс новую обширную программу военного производства. Эта программа включала, в частности, постройку 8 млн. тонн торговых судов в течение 1942 г. и 10 млн. тонн—в 1943 г. Многим в то время эта программа казалась утопической. Однако в действительности она была превзойдена.

Значительно расширяется также строительство торговых судов на верфях Великобритании и Канады. Цифры этого строительства, однако, являются строго засекреченными. Наряду со строительством торгового тоннажа, на верфях названных стран к середины 1942 г. разворачивается в небывалых масштабах строительство конвойных и противоподводных кораблей — эсминцев, корветов, фрегатов, конвойных авианосцев и др. Морская и береговая авиация, находящаяся в распоряжении союзников, непрерывно усиливается в связи с общим увеличением их военно-воздушных сил и укреплением их господства в воздухе. Усиливается воздушная война против операционных баз германского подводного флота, германских аэродромов на оккупированных территориях и промышленных центров самой гитлеровской Германии. Эта воздушная война облегчается тем, что главные силы германской авиации попрежнему прикованы к советско-германскому фронту.

Северо-африканская экспедиция союзников и ее последствия.

Наконец, большую роль в борьбе с германской подводной угрозой в Атлантике сыграл такой фактор, как освобождение союзниками новых плацдармов, осуществленное в конце 1942 г. и первой половине 1943 г.

Северо-африканская экспедиция наших союзников, стратегическое значение которой было в свое время со всей ясностью охарактеризовано товарищем Сталиным в ответах на вопросы, поставленные корреспондентом агентства Ассошиэйтед Пресс Кэсиди, явилась весьма значительным фактом в ходе второй мировой войны на море. Три каравана транспортов с войсками и судов с военными грузами пересекли просторы Атлантики и фактически без потерь доставили к заранее намеченным пунктам и высадили на побережье Французского Марокко и Алжира сотни тысяч американских и английских солдат. Один из этих караванов шел из портов Атлантического побережья США к портам Французского Марокко под конвоем американской эскадры. Два других каравана шли из портов Великобритании через Гибралтарский пролив к побережью Алжира под конвоем британских эскадр. Всего в со-

ставе трех караванов было 500 транспортов с войсками и грузовых судов. Они конвоировались 350 военными кораблями всех классов — от тральщиков до линкоров включительно. Главное командование этими силами находилось в руках британского адмирала флота Кеннингхэма.

Две армии — первая английская и пятая американская, оснащенные мощной боевой техникой, были высажены на побережье Французской северо-западной Африки. Германские подводные лодки, пытавшиеся воспрепятствовать высадке десантов, были подавлены военно-морскими силами и авиацией союзников. По данным, сообщенным в свое время Черчиллем в Палате Общин, при этом было потоплено больше неприятельских подводных лодок, чем им удалось потопить транспортов и грузовых судов. Успех этой десантной операции союзников был вместе с тем несомненным стратегическим поражением гитлеровской Германии в войне на море. Последствием этого было смещение Гитлером с поста главнокомандующего германским флотом гросс-адмирала Редера. На его место был назначен адмирал Дениц.

Вслед за высадкой англо-американских десантов к союзникам немедленно примкнули все территории французской северной Африки, а затем и Французская Западная Африка. Одновременно английская 8-я армия, разгромив германо-итальянскую армию фельдмаршала Роммеля, не только вытеснила неприятельские войска из Египта, но быстро заняла территорию Киренаики, прошла через безводную пустыню Сирт, заняла территорию Триполи и вторгнулась с юга в Тунис, соединившись с союзными войсками, высаженными на территории французской северной Африки. Германское командование сделало отчаянную попытку закрепиться в Тунисе, перебросив на территорию последнего германские дивизии, находившиеся в Италии. Однако, в мае 1943 г. союзные войска путем концентрического наступления и при поддержке мощных военно-воздушных сил разгромили германо-итальянские войска в Тунисе под командованием генерал-полковника Арнима и вынудили их капитулировать. Таким образом, весь африканский континент был окончательно освобожден от германо-итальянских вооруженных сил. Эта победа союзников, достигнутая прежде всего благодаря их господству на море, в свою очередь облегчила дальнейшую борьбу с германской подводной угрозой. Союзники, овладевшие обширным африканским плацдармом, могли его отныне использовать для военных операций как в восточной части Атлантики, так и на Средиземном море.

Присоединение к союзникам всех территорий французской северной Африки и Французской Западной Африки означало возможность для военно-морских и военно-воздушных сил союзников использовать в качестве своих баз многочисленные

порты и аэродромы на восточном побережье Атлантики. В частности на Атлантическом побережье Французского Марокко расположены такие порты, как порт Лиотэ, Касабланка, Рабат, Сафи, Могадор, Агадир.

Южнее союзники получили возможность использовать в качестве своих баз Дакар — крупный город и военный порт Французской Западной Африки, Сен-Луи, Пуэн-Нуар (французская экваториальная Африка).

Эти порты, а также расположенные близ побережья Марокко и Французской Западной Африки аэродромы чрезвычайно облегчают военно-морскому флоту и авиации союзников охрану морских путей, проходящих вокруг африканского континента, и борьбу с германской подводной угрозой в Атлантике. В западной части Атлантики союзники, наряду с базами США, Великобритании и Канады, могут использовать в этих целях также многие порты и аэродромы Латинской Америки. Расстояние между Дакаром и портом Наталь в восточной части Бразилии может быть покрыто в течение 6 летних часов, а при нынешних скоростях бомбардировщиков и в более короткий промежуток времени. Все это чрезвычайно увеличило возможности патрулирования атлантических коммуникаций как военно-морскими, так и военно-воздушными силами союзников. Самолеты бомбардировочной и транспортной авиации США могут теперь перебрасываться в Африку непосредственно по воздуху. Караваны транспортов с войсками, оружием и боеприпасами, а также суда с продовольственными и сырьевыми грузами, проходящие через центральную и южную части Атлантики, обеспечены теперь гораздо более надежной защитой на море и с воздуха, чем ранее. В связи с этим открываются возможности быстрой переброски вооруженных сил, боевой техники, равно как сырья и продовольствия со стороны американского континента через южную и центральную Атлантику в Африку и на Ближний Восток по кратчайшим путям.

Союзники ныне получают возможность восстановить кратчайшие линии коммуникаций, проходящих через Средиземное море и связывающих Атлантику с бассейном Индийского и Тихого океанов. В руках союзников все южное побережье Средиземного моря (исключая небольшой участок, занимаемый побережьем испанского Марокко) — от Гибралтара до Суэцкого канала. Безопасность этих коммуникаций в настоящее время укрепляется в связи с занятием вооруженными силами союзников как мелких итальянских островков, лежащих между Тунисом и Сицилией (Пантеллерии, Лампедузы, Линосы, Лампионе), так и самой Сицилии. Морские коммуникации союзников вдоль Средиземного моря обеспечены теперь военно-морскими и авиационными базами на северном побережье Африки, на Мальте и на оккупированной союзниками Сицилии.

Перед союзниками открылись таким образом возможности установления новых линий морских коммуникаций, более безопасных, чем прежние. Быстрое и энергичное использование соответствующих возможностей, несомненно, может оказать положительное влияние на дальнейшее развитие событий на различных театрах второй мировой войны.

Военно-морские специалисты определяют экономию в тоннаже, потребном для перевозки войск и различных грузов на Восток через Средиземное море, примерно в 2 млн. тонн по сравнению с количеством тоннажа, который требовался до сего времени для таких перевозок по обходному пути вокруг африканского континента. Освобождающийся таким образом тоннаж может быть, несомненно, использован для других, не менее важных, нужд.

Современные средства борьбы с подводными лодками. Служба конвоя. Роль авиации.

Отвоевание новых плацдармов, несомненно, явилось важным фактором, облегчившим союзникам преодоление германской подводной угрозы и обеспечение важнейших морских коммуникаций. Другим фактором явился чрезвычайно быстрый количественный рост различных противоподводных средств, находящихся в распоряжении военного командования союзников. Строительство эсминцев различных типов на английских и американских верфях идет такими темпами, что в настоящее время флоты США и Великобритании насчитывают вдвое больше кораблей этого класса, чем было в строю каждого из этих флотов в момент вступления соответствующей державы в войну. Английский флот к 1 сентября 1939 г. насчитывал 187 эсминцев, а американский флот к 7 декабря 1941 г. — около 180 кораблей этого класса. Ныне уже в составе каждого из этих флотов насчитывается по 300—400 эсминцев. К концу же текущего года, по данным английской и американской прессы, английский и американский флоты будут иметь приблизительно по 600 эсминцев. Сверх того в строю обоих флотов имеются сотни построенных за время войны корветов, фрегатов и других противоподводных кораблей. Быстро увеличивается также число специальных конвойных авианосцев. Мощь морской и береговой авиации союзников непрерывно возрастает.

Конвойные корабли, сопровождающие караваны торговых судов, и самолёты, патрулирующие морские пути, теперь уже не ограничиваются защитой торговых судов от неприятельских подводных лодок. Они подвергают подводные лодки противника систематическому выслеживанию и настойчивому преследованию, подчас весьма продолжительному. Вследствие этого количество подводных лодок, уничтожаемых морскими и воздушными силами союзников, в последние месяцы, чрезвычайно возросло.

По данным, опубликованным недавно в совместном заявлении президента Рузвельта и премьер-министра Черчилля, союзники за последние три месяца — май, июнь и июль — потопили только в открытом море свыше 90 неприятельских подводных лодок. Эта цифра далеко превышает—по меньшей мере вдвое — число германских подводных лодок, построенных за этот промежуток времени на верфях гитлеровской Германии. Таким образом, германский подводный флот, хотя он пока еще является многочисленным и сильным (он насчитывает, по данным иностранной прессы, примерно 300 боевых единиц), тем не менее начал уже таять. В то же время средства борьбы с ним, находящиеся в распоряжении союзников, непрерывно растут.

Отвлечение немецкой авиации на советско-германский фронт. Воздушная война против гитлеровской Германии.

Налёты английской и американской авиации на военные объекты оккупированных территорий и самой гитлеровской Германии, — чрезвычайно усилившиеся за последние месяцы и облегчаемые концентрацией германской авиации на советско-германском фронте, — играют, как уже сказано, большую роль в борьбе с германской подводной угрозой. Только за первую половину текущего года одна лишь английская авиация сбросила на территорию Германии свыше 50 тыс. тонн авиабомб. Разрушение Гамбурга, Бремена, Киля, Вильгельмсгафена, Эмдена, Ростока, Любека, Штеттина и других германских портов, а также заводов, строящих дизеля и аккумуляторы для подводных лодок в Кельне, Дюссельдорфе и других городах Рейнской области, заводов Цейсса в Иене, производящих перископы, значительно снижает военный потенциал гитлеровской Германии в отношении строительства подводного флота.

Огромный рост торгового судостроения США.

В то же время потери торгового тоннажа союзников в настоящее время в возрастающей степени покрываются новым строительством. В первой половине 1942 г., как сказано, тоннаж потопленных судов превышал тоннаж вступивших в строй. Однако, во второй половине того же года потери тоннажа союзников сократились вдвое, а тоннаж судов, вступающих в строй, напротив, возрос более чем в два раза по сравнению с первой половиной года. Всего в 1942 году на одних только верфях США было построено 8090 тыс. тонн торговых судов, — против 1,1 млн. тонн, построенных в Америке в 1941 г.

Такое колоссальное расширение американского судостроения было достигнуто главным образом путем стандартизации типов строящихся грузовых судов. Основным типом этих судов в США являются суда типа «Либеити», по 10,5 тыс.

тонн, стандартизованных размеров. Части корпусов этих судов, а также их двигатели, приборы управления и т. д. производятся на различных предприятиях США в порядке массовой стандартизованной продукции с последующей сборкой на верфях. В последнее время в серийное производство внедряются грузовые суда другого типа — «Виктори» — более быстроходные. Если суда типа «Либерти» имеют скорость 10—11 узлов, то суда типа «Виктори» — 16—17 узлов, что делает их менее уязвимыми для неприятельских подводных лодок.

За первую половину текущего 1943 г. в США построено 8 млн. 818 тыс. тонн новых торговых судов — т. е. больший тоннаж, чем за весь прошлый 1942 г. Всего же за 1943 г. намечено построить на американских верфях около 19 млн. тонн торговых судов. Таким образом, первоначальная программа президента Рузвельта на текущий год расширяется почти вдвое. К этому надо добавить значительное строительство судов на верфях Великобритании и Канады. Потери же союзников в тоннаже продолжают сокращаться. За первую половину текущего года они были, по официальным данным, вдвое меньше, чем за вторую половину, и вчетверо меньше, чем за первую половину прошлого года. В мае тоннаж торговых судов, вступивших в строй, второе превысил потерянный тоннаж, а в июне вновь построенный тоннаж превышал потерянный в 7 раз. Всего, по официальным англо-американским данным, новый тоннаж, вступивший в состав торгового флота союзников, в первой половине текущего года превышал их потери на 3 млн. тонн.

Поражение Германии на суше, на море и в воздухе. Крах германской стратегии на советско-германском фронте и в войне на море.

Таким образом, морской тоннаж, находящийся в распоряжении США и Великобритании, непрерывно возрастает, в то время как подводные силы противника под ударами морских и воздушных сил союзников начали уже таять. Они непрерывно уничтожаются и в открытом море, и в своих операционных базах, и на стапелях, и на различных более ранних стадиях производственного процесса. Ставка гитлеровской Германии на беспощадную подводную войну, как на свой основной козырь в войне на море, потерпела крах подобно тому, как в первой мировой войне потерпела поражение такая же ставка вильгельмовской Германии. Авантюристическая морская стратегия Гитлера, так же как и его стратегия на сухопутных театрах войны, завершается на наших глазах полным и грандиозным провалом.

Летнее наступление Гитлера на советско-германском фронте, когда со стороны немцев были брошены в огонь боевые резервы людей, собранные в результате тотальной мобилизации, и огромные массы техники, окончилось полным крахом и при-

вело лишь к новому поражению германской армии. Красная Армия, перейдя в свою очередь в наступление, уже освободила от немецких захватчиков Орел, Белгород, Харьков. За полтора месяца боев на нашем фронте немцы потеряли еще миллион солдат и офицеров убитыми и ранеными и огромное количество военной техники. В то время как силы германской авиации истощаются в грандиозных воздушных боях на нашем фронте, союзники, используя ослабление противовоздушной обороны Германии, наносят новые удары с воздуха по ее тылам. Таким образом, Германия терпит сокрушительные удары на суше и в воздухе. И к этим ударам присоединяется также крах германской стратегии на море.

Вместе с тем укрепление господства противогитлеровской коалиции на море, так же как и господства в воздухе, несомненно, окажет весьма большое влияние на дальнейший ход второй мировой войны. В частности преодоление германской подводной угрозы и наличие необходимого тоннажа, находящегося в распоряжении союзников, несомненно, обеспечивают им развертывание крупных военных операций на европейском континенте.

Главные вооруженные силы титлеровской Германии по-прежнему прикованы к советско-германскому фронту — основному фронту второй мировой войны. На этом фронте гитлеровская военная машина подвергается все новым и новым сокрушительным ударам со стороны нашей доблестной Красной Армии. Наши союзники, господствуя на море и в воздухе, располагая растущим тоннажем, удовлетворяющим все потребности их морского транспорта, несомненно, могут использовать исключительно благоприятные возможности для высадки своих армий и создания подлинного второго фронта на европейском континенте. Налицо все предпосылки для того, чтобы хищнический империализм гитлеровской Германии дружными военными усилиями стран антигитлеровской коалиции был окончательно сокрушен еще в текущем 1943 году. Это означало бы спасение миллионов человеческих жизней и избавление народов Европы от ужасов войны, в которую они были ввергнуты преступной гитлеровской тиранией.
