

СЕРИЯ: «ПРОЕКТЫ и ВЕРФИ – ИСТОРИЯ и СУДЬБЫ»

В. П. Костенко

**РОЛЬ КОММЕРЧЕСКОГО
ТОННАЖА В ХОДЕ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

**ОАО ЦТСС
Санкт-Петербург
2011**

УДК 629.5.081/.123/.128
ББК 39.42.
К 72

Распространение данной книги в ее оригинальном электронном издании (.pdf)
разрешается без ограничений.

При использовании материалов из данной книги в каких-либо трудах, работах и др. произведениях и изданиях -
ссылка на данное издание, с указанием информационного источника, - обязательна.

Серия: «Проекты и верфи – История и судьбы». Выпуск 4

Год основания: 2007

Основу серии составили двухтомник «Проекты и верфи»:
т.1, СПб, ФГУП ЦНИИ ТС, 2007; т.2, СПб, ОАО ЦТСС, 2009; и
А. А. Борисов. История проектирования и строительства «Северного машино-
строительного предприятия» в городе Северодвинске (воспоминания), СПб,
ФГУП ЦНИИ ТС, 2008

ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

С. П. Наседкин, Г. Н. Васильев, В. А. Ковязин

Оформление, В. А. Ковязин, 2011

К 72 **В. П. Костенко. РОЛЬ КОММЕРЧЕСКОГО ТОННАЖА В ХОДЕ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**
ISBN 798-5-902241-18-8

В книгу включена монография В. П. Костенко, написанная в начале 1944 года, прослеживающая «...основные этапы борьбы Союзных Демократических Держав за сохранение в своих руках океанского транспорта и вытеснение с океанских путей тоннажа противников, а также освещающая их подготовку к будущим задачам экономического восстановления мирового хозяйства».

Книга может представлять интерес для читателей, интересующихся историей мировой экономики в целом и коммерческого флота в частности накануне и во время 2-й мировой войны.

Публикуется в редакции авторской машинописной копии.

Издание 1-е электронное

© Общая редакция, С. П. Наседкин, 2011

© Оформление, В. А. Ковязин, 2011

© ОАО ЦТСС, 2011



Введение.

§1. Решающее значение десантных операций через океаны в борьбе между континентами.

Современная мировая война была зажжена агрессорами с 2-х противоположных концов земного шара. В восточном полушарии на берегах Тихого океана инициатива агрессии принадлежала Японии, которая в 1936 году предприняла сначала завоевание Китая, а в конце 1941 года напала на колониальные владения США, Англии и Голландии.

На европейском континенте 1-го сентября 1939 года Гитлер вторгся в Польшу, вступил в войну с Англией и Францией, в 1940 году оккупировал большую часть западной и северной Европы. В 1941 году он устремился к южному побережью Средиземного моря, захватил Югославию и Грецию, а с Балканского полуострова занял воздушным десантом Крит и через Италию перебросил свои армии на север Африки, пересекши Средиземное море своим морским десантом. Далее в его намерения входил захват Египта и прорыв в переднюю Аравию.

Одновременно со середины 1941 года он двинул свои несметные полчища на восток против СССР, пополнив свои армии дивизиями своих союзников, спутников по грабежу.

Фашистские западные и восточные претенденты на завоевание и передел мира уже строили в перспективе план взаимной встречи на территориях Индии.

Эти завоевательные операции в целях перекройки карты земного шара захватили все континенты и втянули все значительные государства.

Страны сохранившие нейтралитет косвенно также вовлечены в борьбу и участвуют в ней своими материальными ресурсами, оказывая услуги одному из лагерей в зависимости от географического положения или национальных симпатий и примыкая или к блоку фашистских завоевателей, или союзу свободолюбивых демократических народов.

В разгоревшейся смертельной схватке на карту поставлено самое существование всех великих государств, сложившихся в процессе исторического развития за два тысячелетия.

Развернувшиеся военные операции гигантского масштаба потребовали мобилизации всех средств земного шара и использования боеспособных кадров большей части его современного населения.

Обе стороны при проведении своих планов обороны и наступления должны иметь неограниченную свободу в использовании океанских мировых путей между всеми материками и морских сообщений вдоль берегов стран захваченных военными действиями. Вопрос о том, кому будут принадлежать морские коммуникации, является поэтому основным в ходе войны, которая протекает как ряд последовательных гигантских десантных операций. Через океаны происходят переброски сотен и тысяч грузовых и пассажирских судов с армиями и снаряжением в сопровождении мощных эскадр из всех типов боевых кораблей.

В первый период войны, пока развивали наступление фашистские государства, инициатива морских и воздушных крупных десантов принадлежала их военным, воздушным и коммерческим флотам.

Япония для завоевания Китая смогла переправить через моря западной части Тихого океана полуторамиллионную армию и обеспечить ее снабжение. Затем она направила свои десанты на юг, заняла Филиппины, острова Зондского архипелага, Новую Гвинею, Индокитай, Сингапур и была остановлена встречными десантами американцев лишь на подходах с севера к берегам Австралии.

В свою очередь Гитлер с помощью морских и воздушных десантов вытеснил англичан из Норвегии, а на юге Европы захватил острова Архипелага Крит и перебросил армию Роммеля в несколько сот тысяч человек через Средиземное море в Северную Африку.

Он пошел на эту рискованную операцию как Наполеон в своей Египетской экспедиции, не закрепив за собою морских коммуникаций в тылу, очевидно рассчитывая на будущий ожидаемый успех начатой им подводной войны в Атлантике против Англии. И даже грандиозные сухопутные бои на западной границе СССР, входят как весьма важный фронт для разрушения гитлеровской военной машины в общий план европейского окружения германской цитадели. Хотя до сих пор восточный сектор европейского фронта кажется изолированным и независимым от основных десантных операций проводимых Союзниками, но, в конечном счете, он глубоко связан с ними и является важнейшим звеном в едином плане Союзного командования.

Фронт СССР, упираясь флангами в Баренцево, Балтийское и Черное моря, также непосредственно связан с наличием океанских сообщений, через которые он получает снабжение от Союзников по северным морям, на юге – через Персию, на Востоке – по Тихому океану. Именно теперь с переходом Союзников к наступлению, когда идет энергичное вытеснение захватчиков из пределов СССР и из Италии, а на очереди высвобождение от оккупантов территории Франции, Норвегии, Бельгии, Дании и Голландии, также Чехословакии, Австрии, Югославии и Греции, особенное значение приобретает свобода использования Союзниками океанских путей и морских прибрежных сообщений вдоль берегов Европы.

На Тегеранском совещании вождей народов Великобритании, СССР и США 1-го декабря 1943 года было подписано соглашение, предусматривающее проведение завершающей Европейской операции по окружению фашистского зверя в его германской берлоге, для чего восточный фронт сомкнется в единую и неразрывную петлю с будущими фронтами на юге, западе и очевидно на севере Европы.

И тогда пойманному претенденту на мировое господство некуда будет скрыться от расплаты за все злодеяния, а капитуляция Германии с ее жалкими приспешниками станет неизбежна.

При предстоящем завершении объединенными Союзными нациями войны в Западном полушарии основным залогом победы должно явиться безусловное господство Союзников на океанах и морях и наличие в их распоряжении такого количества тоннажа всех типов, которое обеспечит переброску подавляющей по численности армии со всем ее колоссальным снабжением. Поэтому вполне понятна та отчаянная энергия, с какой Гитлер и его флотоводцы стремились заблаговременно предотвратить надвигавшуюся на них опасность, разорвав связь Американского континента с Европой через Атлантику и изолировав США с Канадой от Британии. Любой ценою они стремились с помощью своих многочисленных океанских подлодок осуществить эту задачу, которая оказалась не под силу Кайзеровской Германии в 1914 – 18 годах: начисто перерезать все морские коммуникации Англии и поставить ее на колени подводной блокадой.

С настойчивостью маньяка Гитлер с 1940 года добивался успеха в битве за Атлантику, бросая в это безумное предприятие все свои морские силы: линкоры, крейсера, авиацию дальнего действия и сотни подлодок.

Но результатом его тщетных усилий был лишь разгром его подводных флотилий и потеря линкоров. На пороге 1944 года Союзные Англия и США окончательно закрепили после 3-х летней борьбы свое господство на всех путях через Атлантический океан.

Проиграв битву за Атлантику, Гитлер также не смог предотвратить поражения на Средиземном море.

Союзники без потерь провели высадку в Африке пятисоттысячного десанта, заставили капитулировать остатки армии Роммеля, заняли Сицилию, Корсику и Сардинию, высадили десантные армии в Италии и принудили ее отколоться от Гитлера, перейдя в лагерь союзных наций.

В результате проигрыша борьбы за обладание океанскими и морскими путями на подходах к Европе Германия оказалась не в силах предотвратить сосредоточение многомиллионных армий с континента Америки из США и Канады на Британских островах.

В свое время Ллойд-Джордж с полным основанием сказал, что война 1914 – 18 года была выиграна Антантой на океанах благодаря стойкости моряков торгового флота, которые продолжали свою невидимую работу даже тогда, когда германцам удавалось топить каждое четвертое судно, направлявшееся в Англию и к берегам Европы. Не менее справедливо это и в отношении современной войны. Без самоотверженной работы английских, американских, канадских, норвежских, голландских и прочих моряков торговых флотов невозможно было бы обеспечить снабжение Англии, превратившейся в плацдарм союзной десантной многомиллионной армии, которая готовилась замкнуть фронт вокруг гитлеровской Германии.

Но осуществление европейской операции для ликвидации мировой войны решает только половину задачи, хотя быть может и более важную в военном отношении и непосредственно определяющую судьбу всех европейских народов.

Чтобы затушить очаги пожара и восстановить спокойствие на земном шаре, потребуется еще обуздать восточного агрессора в сфере Тихого океана и освободить из под его гнета 150 миллионов Китайского населения и свыше 100 миллионов жителей южноазиатских полуостровов и островов.

Сосредоточение для этой второй задачи достаточных сил потребует от Союзников выполнения еще более сложных перебросок армии через все океаны, чем в Европе. Подготовка соответственного тоннажа, средств погрузки и разгрузки боевого снаряжения, припасов и материалов, а также охрана караванов грузовых судов от всех опасностей в пути: из-под воды, с воздуха и от надводных кораблей, - также потребует исключительного напряжения сил и длительного времени.

Все эти моменты выдвигают проблему океанского тоннажа в число основных и решающих факторов заключительного этапа мировой войны.

Еще большее значение океанский транспорт должен будет приобрести после установления мира в период ликвидации опустошения и разрушений, вызванных военными действиями. Перераспределение продовольственных и материальных ресурсов между странами непосредственно пострадавшими от войны и избежавшими этой участи станет возможным только при эффективном использовании мирового тоннажа, так как потребуется массовая перевозка громоздких грузов между континентами через океаны.

На современном этапе социально-экономического развития народов земного шара, в эпоху создания основных связей формирующегося мирового хозяйства с организованным разделением труда между всеми странами и континентами морскому и океанскому транспорту суждено играть роль главного связующего звена. Человечество заинтересовано в том, чтобы эти средства сообщения служили делу прогресса, содействовали укреплению культурных связей и развивали общность материальных интересов всех народов земного шара.

Настоящая статья имеет целью проследить основные этапы борьбы Союзных Демократических Держав за сохранение в своих руках океанского транспорта и вытеснение с океанских путей тоннажа противников, а также осветить их подготовку к будущим задачам экономического восстановления мирового хозяйства.

Глава I.

§2. Состояние океанского тоннажа перед началом мировой войны 1-го сентября 1939 года.

Уже первая империалистическая война 1914 – 18 года оказала огромное влияние на распределение океанского тоннажа между главными морскими державами мира.

Происшедшие основные изменения за последние 20 лет до войны 1939 года видны из таблицы №1.

Таблица №1.

Мировой коммерческий флот

Паровые и моторные суда свыше 100 грсс-тонн.
Исключая Великие Озера США (в милл. грсс-тонн.).

Государства	Годы					
	1914		1919		1939	
Британия	18,9	20,5	16,3	18,2	17,9	21,0
Британские доминионы	1,6		1,9		3,1	
США	2,0		9,8		8,9	
Норвегия	2,0		1,6		4,8	
Голландия	1,5		1,6		3,0	
Дания	0,8		0,6		1,2	
Швеция	1,0		0,9		1,6	
Франция	1,9		2,0		2,9	
Германия	5,1		3,2		4,5	
Италия	1,4		1,2		3,4	
Япония	1,7		2,3		5,6	
Прочие страны	5,2		3,3		7,5	
Весь мир	43,1		44,7		64,4¹	

Из таблицы видно, что Британия с доминионами восстановила до войны 1939 года прежнюю абсолютную цифру своего тоннажа в 21 миллион гр.-тонн. Океанских судов с тоннажем превышающим 3000 гр.-тонн в Британии было всего 2214 с общей вместимостью около 17 милл. гр.-тонн. США, увеличившие свой тоннаж за время войны 1914 – 1918 года почти в 5 раз, постепенно снизили свою цифру тоннажа к 1939 году почти на 1 миллион гр.-тонн.

Особенно быстро за этот 20-летний период возростал коммерческий флот Норвегии, который к 1939 году занял четвертое место и уступал только флотам Британии, США и Японии. Норвежский флот стал крупным фактором в международной морской торговле и на 80% своей грузовместимости был занят внешними перевозками между

¹ Shipbuilder and Marine Engine Builder. Апрель 1942 г., стр. 83

иностранными государствами, являясь крупным поставщиком тоннажа. Норвегия при немногочисленности ее населения (2814 тыс. в 1935 г.) обладает наибольшим количеством тоннажа в расчете на 1-го человека и таким образом морской транспорт в ее экономике занимает наиболее важное место.

Также усиленно развивался флот Голландии и Дании и с 1919 года тоннаж этих стран удвоился.

Быстро возрастал с 1919 года торговый флот фашистских государств. Япония и Италия за это время успели увеличить свой тоннаж в 2 раза, а Германия, потерявшая в результате Версальского мира почти весь морской тоннаж в компенсацию за потери, причиненные подводной войной, еще не успела достигнуть цифры тоннажа 1914 года. Эти страны усиленно применяли меры государственного покровительства судостроению и судоходству. Мировой тоннаж в целом вырос с 1919 года почти на 45%, в результате чего мировое судоходство пережило острый кризис в 1922-24 годах в связи с перепроизводством судов в послевоенный период за 1918-1921 годы и резким сокращением грузооборота вследствие экономического истощения многих стран.

Второй затяжной кризис разразился в 1931 – 1934 годах, когда на приколе стояло в бездействии от 2-х до 6-ти миллионов тонн грузовых судов. Сниженная конъюнктура в области судоходства затянулась до 1939 года. На фрахтовый рынок все время давил избыточный тоннаж, который предлагался судовладельцами в количествах значительно превышавших наличие грузов предъявленных к перевозке.

Особенно остро это обстоятельство сказалось на коммерческом флоте США, где с 1922 года бездействовало до 1928 года от 5,3 мил. до 3,7 мил. тонн, что привело к ликвидации в этот период 3 мил. тонн бездействовавших судов постройки военного времени.

На рынок было выброшено для продажи по ценам, составлявшим только 10 – 30% от стоимости судов новой постройки, неограниченное количество обесцененного тоннажа, что затормозило новое судостроение.

В силу пониженной мировой конъюнктуры судоходства после 1922 года произошло во многих торговых флотах засорение тоннажа малоэффективными судами, перешедшими 20-летний эксплуатационный нормальный возраст.

Однако, в этот же период Япония и Германия, а также Норвегия и Голландия успели усиленно пополнить свой флот новыми экономичными типами судов с двигателями Дизеля или новыми турбинными установками.

Возрастное распределение тоннажа в главнейших коммерческих флотах приведено ниже в таблице №2.

Из таблицы видно, что наименьший процент устарелых судов имели флоты Голландии, Германии и Норвегии, а наибольшее количество судов новой постройки с возрастом менее 10 лет имел Норвежский флот.

Таблица №2.

Распределение коммерческого тоннажа по возрасту.²

Государства	Гросс-тоннаж в 1939 году	Гр.-тоннаж на 1000 жителей	Возраст судов в %		
			Меньше 10 лет	От 10 до 20 лет	Свыше 20 лет
Великобритания и Ирландия	17891000	374	31,7	45,2	23,1

² *The Shipbuilder and Marine Engine Builder, сент. 1942 г., стр. 244)*

Государства	Гросс-тоннаж в 1939 году	Гр.-тоннаж на 1000 жителей	Возраст судов в %		
			Меньше 10 лет	От 10 до 20 лет	Свыше 20 лет
США (вкл. озера)	11362000	86	9,9	34,2	55,9
Япония	5630000	79	38,1	22,8	39,1
Норвегия	4834000	1663	45,3	31,1	<u>20,6</u>
Германия	4483000	60	25,2	55,5	<u>19,3</u>
Италия	3425000	80	9,6	41,5	48,9
Нидерланды	2970000	344	37,4	44,4	<u>18,2</u>
Франция	2934000	70	27,9	45,3	26,8
Греция	1781000	254	6,3	16,1	77,6
Весь мир	68509000	30	25,4	37,8	36,8

Положение судостроительной промышленности в Англии перед войной

В марте 1939 года английское коммерческое судостроение переживало тяжелую депрессию и работало всего на 1/8 своей нормальной производительности (250000 гросс-тонн). Наибольший выпуск коммерческого тоннажа английские заводы дали в 1920 году: 618 судов с тоннажем в 2055644 гр.-тонн.

Эта цифра до сих пор принималась в качестве показателя предельной производительности английского коммерческого судостроения.

С 1931 года под влиянием экономического кризиса заказы на новые коммерческие суда катастрофически упали, что привело к закрытию ряда верфей, живших заказами торгового флота. Значительная часть квалифицированных рабочих переключалась в более выгодные другие отрасли промышленности.

Падение загрузки английских верфей в 1929 года дано ниже.

Таблица №3.

Число судов с тоннажем превышающим 3000 гр.-тонн, построенных за год.

Годы	Число построенных судов	
1929	209	
1930	200	
1931	44	Кризис коммерческого судостроения
1932	25	
1933	14	
1934	46	
1935	57	
1936	112	Низкая загрузка верфей
1937	127	
1938	126	
Всего за период 1929 - 1938 г.	-	960 судов
Из них танкеров	-	220
Грузов. и пасс. судов свыше 10000 гр.-тонн	-	91

Англия с 1935 года принуждена была прибегнуть к мерам государственной поддержки судоходства и судостроения.

В декабре 1934 года парламент принял билль внесенный председателем Board of Trade, устанавливавший субсидии судовладельцам для замены устарелых и постройки новых грузовых судов.

Хотя эта мера несколько оживила судостроение, но к 1939 году положение настолько ухудшилось, что Board of Trade принужден был внести в парламент новый закон, предусматривавший помимо субсидий долговременные ссуды под постройку судов с рассрочкой от 2-х до 5-ти лет. Была ассигнована на ссуды сумма в £ 15 милл.

По новому закону устарелые суда должны были идти не на слом, а сдаваться правительству для образования резерва на случай государственной необходимости.

Эта мера вызвала значительное оживление в судостроении и до 19-го мая 1939 года были выданы новые заказы на 144 судна с тоннажем на 700000 gross-тонн, так что Board of Trade был принужден выдачу ссуд закрыть за исчерпыванием кредита.

Глава II.

§3. Провал германской подводной блокады Англии в войну 1914 – 18 года.

Предпринятая Гитлером в текущую мировую войну попытка задушить Англию подводной блокадой является вторым и расширенным изданием такого же первого опыта Кайзеровского военно-морского руководства в 1914 – 18 году.

Гитлер и его флотоводцы пришли к убеждению, что избежав старых ошибок они добьются несомненного успеха и за определенный, намеченный ими срок принудят Англию к капитуляции, разорвав все ее морские коммуникации.

Но теперь уже вполне определилось, что эта ставка Германией также проиграна, как и в прошлую войну.

Гитлеровские стратеги, думая избежать прежних просчетов в неограниченной подводной войне против мировой морской торговли, фатально впали в характерный для них порочный круг мышления. Исповедуя девиз неограниченной агрессии, они уверены, что ход событий будет определяться только их волею и планами, а противник будет принужден ограничиться пассивным отражением наносимых ему ударов и поэтому нет необходимости учитывать его ответные действия.

Привыкнув быстро сокрушать слабых противников не располагающих достаточными силами для надлежащего отпора, они не умеют учесть противодействие боееспособного врага.

И, в конечном счете, под их односторонними планами не оказывается твердой базы, что и приводит все их расчеты к крушению.

Для понимания того, как германские морские руководители впали в обычный для них самообман, необходимо провести параллель между подводной кампанией прошлой войны и ее современным вариантом. Это ясно покажет, в чем произошли изменения за 20 лет.

§4. Первоначальные атаки германских подлодок на английские боевые корабли.

В момент заявки войны 1914 года подводная лодка была новым видом оружия, еще не проверенном на боевом опыте.

Германия вступила в войну не имея готового плана использования подлодок против морской торговли. Для подрыва английских коммуникаций германцы бросили в океаны свои легкие крейсера и действовали первоначально на основе призового права по примеру Франции в XVIII веке и Южных Штатов Америки в Гражданской войне 1861 – 65 года.

Подводные лодки первоначально выполняли функции скрытой разведки.

Первым активным действием было торпедирование подлодкой U-21 5.IX.1914 г. английского легкого крейсера Pathfinder в 3000 тонн, который погиб от взрыва, причем утонуло 259 человек его экипажа.

Это событие показало всю смертоносность нового оружия и вызвало срочное перебазирование Гранд-Флота с открытой стоянки на Оркнейских островах у Скэпа Флоу в одну из бухт западного побережья Шотландии.

Под влияние первого успеха германский морской министр Тирпиц провел дополнительный заказ на 18 новых лодок мореходного типа по 720 тонн.

С строю к началу войны германцы имели всего 28 подлодок с надводным водоизмещением 420 – 720 тонн. Еще 45 лодок было заказано перед войной.

Вскоре английский флот получил второй удар, нанесенный с ошеломляющей силой.

На рассвете 22 сентября 1914 г. малая подлодка U-9 в 500 тонн под командованием Отто Ведигена потопила в течение часа один за другим три английских броненосных крейсера по 12000 тонн: Aboukir, Hague, Cressy, несшие дозорную службу у Доггер Банки по прикрытию Дуврского патруля. Английский флот сразу лишился 3-х боевых кораблей. При этом погибли 62 офицера и 1073 матроса. Эта катастрофа показала англичанам всю мощь подводного оружия и опасность нахождения в открытом море больших кораблей без прикрытия легких сил.

Вскоре германские подлодки достигли еще ряда крупных успехов.

15 октября Ведигену посчастливилось потопить близ Абердина старый крейсер Hawke в 7500 тонн.

11.X.1914 U-26 потопила в Балтийском море русский броненосный крейсер Паллада в 7800 тн. со всем экипажем.

31.X. – U-27 потопила у Дувра старый крейсер Hermes в 5700 тонн.

Наконец, 1.I.1915 г. был поражен торпедой с U-24 линейный корабль Formidable у острова Уайт водоизмещением 15200 тонн. Он быстро затонул вследствие бурной погоды, причем погибло 520 человек.

Проникшие в Ирландское море подлодки стали топить английские рыболовные, каботажные и пассажирские суда.

20.X.1914 U-17 потопила в первый раз пароход Glitra, шедший из Норвегии, за чем последовал ряд аналогичных нападений на коммерческие суда по инициативе самих командиров подлодок в порядке «опыта».

Но германцы еще не трогали нейтральных судов.

Между тем Англия взяла под свой контроль всю морскую торговлю Германии с нейтральными странами и наложила запрет на ввоз в Германию пищевых продуктов и на ряд предметов первой необходимости, ссылаясь на введение Германским правительством системы государственного распределения.

Свой расширенный список контрабандных товаров она объявила еще 20 августа. Германцы на это ответили нападениями на английские торговые суда и забрасыванием минами торговых путей в нейтральных водах, что привело к гибели многих торговых судов.

С самого начала борьба на море была направлена на разрушение экономики противника и расстройство снабжения его населения, не считаясь с нормами международного права и интересами нейтральных стран, что вызвало с их стороны ряд протестов.

В ноябре 1914 года германское военно-морское командование решило на основании опыта первых трех месяцев войны использовать подлодки для уничтожения морской торговли островного королевства.

Командиры подлодок доказывали, что истребление торговых судов не представит больших трудностей и может быть проведено в таком масштабе, что этот род борьбы на морях в короткое время лишит Англию коммерческого тоннажа, нарушит ее снабжение продовольствием и дезорганизует ее экономику.

Однако они настаивали, что для полной эффективности подводная блокада Англии должна проводиться без всяких исключений для нейтральных судов, направляющихся в ее порты. Подводники настаивали, что необходимо отбросить все требования призового права, стесняющие действия подводных лодок, отказавшись от предварительной проверки документов и груза для установления наличия контрабанды и от топления судов только после удаления или снятия всех людей, если приз не может быть направлен в свой порт. Поэтому в виду «особенностей подводного оружия» необходимо топить без предупреждения все суда как английские, так и нейтральные в определенных зонах на путях к английским портам.

Командующий флотом адмирал Ингеноль, морской министр Тирпиц и начальник генерального морского штаба Поль принципиально с этими выводами командиров подлодок согласились, но нашли несколько преждевременным начало большой подводной войны ввиду недостаточности опыта подлодок, необходимости значительного увеличения их числа и потребности в капитальном ремонте. Кроме того было намечено произвести переделки на всех подлодках для использования торпед с надводных кораблей имевшихся в запасе и установки артиллерийского вооружения. Так родился у германского морского командования план перехода к подводной войне против Англии.

Однако это намерение встретило решительное противодействие со стороны имперского канцлера Бетмана-Гольвега и министерства иностранных дел, опасавшихся разрыва с Соединенными Штатами и осложнений с нейтральными странами.

Канцлер заявил, что для подводной войны время еще не настало. Это средство может быть применено только после закрепления положения Германии на сухопутных фронтах. Тогда никакая нейтральная держава не рискнет на конфликт.

Между тем руководители флота доказывали, что успех на суше может быть достигнут только беспощадной войной на море.

В вопросе о подводной войне образовалось два лагеря: с одной стороны – морское и отчасти военное командование, с другой – канцлер и дипломаты. Каждая партия стремилась привлечь кайзера на свою сторону.

Одно случайное событие ускорило положительное решение о начале подводной войны. 24 января германские линейные крейсера под командованием Хиппера предприняли набег на английские берега и у Доггер Банки были перехвачены эскадрой Витти. Произошел бой, в котором германцы потеряли крейсер Блюхер.

Из-за этой неудачи кайзер сменил командующего Флотом Открытого моря адмирала Ингеноль, назначив на его место адмирала фон Поль. 4-го февраля кайзер сделал смотр флоту в Вильгельмсгафене и ему были представлены командиры подлодок. После этого кайзер дал согласие объявить территориальные воды вокруг Британских островов военной зоной. Немедленно было опубликовано следующее сообщение за подписью нового командующего.

- 1. Воды вокруг Великобритании и Ирландии, включая Английский канал, объявляются военной зоной.
С 18 февраля всякое торговое судно, встреченное в военной зоне, будет уничтожено, причем не всегда можно будет устранить опасность для жизни команды и пассажиров.*
- 2. Нейтральные суда также будут подвергаться опасности в военной зоне ввиду злоупотреблений нейтральным флагом со стороны противника по предписанию Британского правительства.*
- 3. Судам к северу от Шотландских островов, в восточной части Северного моря и в полосе шириной в 30 морских миль вдоль голландского побережья опасность не угрожает.*

Берлин, 4 февраля 1915 года

Начальник Морского Генерального штаба

адмирал фон Поль

К 18-му февраля имелось готовых 20 подлодок, которые могли действовать в три смены: на позиции в море, в пути и в порту.

До начала подводной войны германцы потеряли 7 и ввели в строй 3 подлодки, но за то потопили у противника:

1 линейный корабль,

4 броненосных и 3 легких крейсера,

1 авианосец, 1 канонерку и 1 подлодку,

11 британских торговых судов.

Хотя их подводный флот несколько сократился, но зато приобрел опыт и полную уверенность в эффективности подводного оружия, тогда как противник еще был совершенно не подготовлен к отражению подводной опасности. Все германские подлодки получили артиллерийское вооружение из 1-го орудия калибра 50 – 105 мм. 8 подлодок были приспособлены для заградительных операций и имели в прочном корпусе или надстройке от 8 до 16 мин.

Был сделан заказ в ноябре 1914 года на 17 прибрежных подлодок по 127 т и 15 заградителей по 168 тонн для действий у Фландрских берегов, а в январе 1915 года – 10 больших заградителей по 750 тонн.

§5. Начало подводной войны против морской торговли (февр. – сент. 1915 г.)

Германским оповещением от 4.II.1915 г. предоставлялся нейтральным государствам 2-недельный срок, чтобы предупредить свои суда и принять все необходимые меры.

Со стороны нейтральных правительств немедленно последовали многочисленные протесты.

США в ноте от 12.II возлагали на Германию всю ответственность за нарушение нейтралитета по отношению к Америке и категорически запрещали Германии какое-либо стеснение американской морской торговли.

Запуганный канцлер добился у кайзера без ведома морского министерства отсрочки начала подводной войны и в ответной ноте гарантировал США неприкосновенность их судов.

Чтобы предотвратить присоединение Италии к Антанте, пришлось дать и ей такие же гарантии, вскоре последовало распоряжение шадить все нейтральные суда.

После всех ограничений распоряжения топить нейтральные суда морское командование считало себя обманутым и связанным по рукам, а урезанную подводную войну – лишенной ее значения.

7 мая 1915 г. у берегов Ирландии подлодкой U-20 был потоплен лайнер-трансатлантик Луизитания в 35000 гр.-тонн, на котором находились 2000 человек, в том числе 1200 пассажиров и среди них 159 американцев, а также много женщин и детей. Пароход после пробоины получил большой крен и затонул через 20 минут, причем погибло 1198 человек. Около 800 было подобрано подоспевшими спасательными судами. При этой катастрофе потонуло до 100 граждан США.

Это потопление незащищенного пассажирского парохода сопровождавшееся гибелью большого числа американцев вызвало бурное возмущение во всей Америке и энергичный протест Вашингтона, который требовал прекратить потопление пассажирских и других судов без предупреждения.

На все требования канцлера ограничить подводную войну из опасения дипломатических осложнений морское командование заявило, что начатая кампания для получения результата должна продолжаться без всякого смягчения.

Однако кайзер по настоянию канцлера отдал приказ щадить нейтральные суда, а затем последовало запрещение топить пассажирские суда без предупреждения.

В этих рамках дальше и протекала подводная война вплоть до октября 1915 года.

Однако избежать дальнейших дипломатических осложнений было невозможно.

19.VIII.1915 г. подлодка U-24 потопила в канале Св. Георга без предупреждения большой английский лайнер Arabic, направлявшийся в США. Пароход затонул через 10 минут, причем погибло 44 человека пассажиров и команды, в том числе 3 американца.

Это событие снова обострило отношения между Берлином и Вашингтоном, а в Германии привело к резкому конфликту между Бетман-Гольвегом и Тирпицем. Кайзер колебался в выборе линии поведения и соглашался с тем, кто докладывал последним. Сначала он определенно высказывался в пользу взгляда Тирпица, что в конфликте с Америкой нельзя идти ни на какие уступки, а через 2 дня канцлер с его согласия послал телеграмму Вильсону с извинениями и обещанием, что впредь пассажирские суда не будут топиться без предупреждения.

В своих воспоминаниях Тирпиц говорит:

«Мы продолжали кампанию в такой форме, при которой она не могла жить и в то же время не могла умереть».

А Бетман-Гольвег по поводу постоянных конфликтов с Вашингтоном заявлял:

«Я не могу вечно стоять на краю вулкана».

Вскоре последовало распоряжение германского правительства прекратить с 20-го сентября все нападения на торговые суда вокруг британских островов к западу от Англии и в Канале, а в Северном море лодкам предписывалось действовать в рамках призового права.

Тогда германский подводный флот перешел к широким заградительным операциям в Дуврском проливе и у Фландрского побережья и к продолжению усиленной подводной войны в Средиземном море, где были для этого благоприятные условия ввиду большого движения английских и французских судов между Суэцем и Гибралтаром.

Все мореходные подлодки были поставлены в ремонт, а 5 лодок были направлены в Средиземное море для усиления кампаний там без опасения вызвать конфликт с Америкой. Согласно официальной германской статистики германский подводный флот имел:

на 1.I.1915 г. – 26 подлодок,

за весь 1915 год было потеряно 20, а вступило в строй 62 новых лодок, так что к концу 1915 года в строю находилось 68 лодок.

С 18.II.1915 г. в водах омывающих Британию было уничтожено до 1.I.1916 года:

166 торговых британских судов,

168 рыбачьих.

На минах погибло 28 судов.

В Средиземном море за последний квартал 1915 года Англия потеряла 54 коммерческих крупных парохода, а союзники и нейтральные лишились 38-ми судов.

По данным Михельсона с 1-го августа 1914 г. по 30.IX.1915 г. германскими военными кораблями всего уничтожено:

431 судно свыше 100 рег. тонн с тоннажем 791705 гр.-тонн.

Таковы были итоги первого периода подводной войны в рамках принятых ограничений. Они не имели угрожающего значения.

Морское командование уверовало в возможность решить войну подводным оружием. Канцлер держался противоположного мнения. Пока продолжалось это разногласие, действия подлодок не могли получить полного развития. Вопрос заключался в следующем:

Можно ли успеть путем беспощадного истребления тоннажа принудить Англию к капитуляции раньше, чем Америка успеет придти ей на помощь, мобилизовав свои промышленные силы для войны.

§6. Подводная война в рамках призового права (с 1.X.15 по 1.II.1917 г.)

После снятия подводной блокады берегов Англии действия германских лодок сосредоточились на операциях против военных кораблей и транспортов держав Антанты. Только в Средиземном море продолжались активные действия также против торговых судов, но нападения на пароходы под нейтральными флагами не производились.

Англия, озабоченная борьбой с подлодками, приступила к вооружению артиллерией торговых пароходов для самозащиты, а чтобы германцы не рассматривали их как военные суда, разрешалось пользоваться орудиями только для отражения явного нападения. Германцам пришлось отказаться от применения артиллерии подлодок в надводном положении для истребления торговых пароходов. Предварительный осмотр также стал невозможен. В начале 1916 года германское военное командование устроило ряд важных совещаний о плане военной кампании. Начальник морского ген. штаба Хельцендорф снова выдвинул предложение начать беспощадную подводную войну. По его расчету на основании предполагаемого грузооборота Англия через 6 месяцев должна была бы оказаться в критическом положении. Подлодки, заняв 4 или 5 позиций вокруг британских островов, смогли бы уничтожить 480000 гр.-тонн в месяц. Средняя цифра затопляемого тоннажа в Средиземном море принималась в 125000 гр.-тонн. Еще 26640 тонн союзники теряли бы на минах. Всего ожидался итог ежемесячных потерь в 631000.

Германский морской ген. штаб исходил из следующих предпосылок. Тоннаж английского флота – 20 милл. гр.-тонн, из них 3,6 млн. реквизировано для нужд флота. 0,5 млн. обслуживает каботаж, 1 млн. – в ремонте, 2 млн. используется для нужд союзников. Значительная часть судов обслуживала сношения колоний.

Для грузооборота Англии оставалось 8 милл. тонн, фактически в 1916 году тоннаж английских судов вошедших и вышедших из портов Соединенного Королевства достигал $6\frac{3}{4}$ млн. т., а нейтральных – 3 млн. тонн. Кроме того, имелось 900000 т. захваченных неприятельских судов, а всего Англия снабжалась тоннажем в $10\frac{3}{4}$ млн. т.

Учитывая, что с объявлением беспощадной подводной войны $\frac{2}{5}$ нейтрального тоннажа отпадет, Хельцендорф полагал, что уже через 5 месяцев Англия лишится 39% обслуживавшего ее тоннажа, чего она уже не может выдержать, так как нарушено будет снабжение населения продовольствием.

Меморандум Хальцендорфа заканчивался следующим выводом: «На основании всего вышеизложенного я прихожу к заключению, что своевременно начатая неограниченная подводная война, еще до начала сбора урожая 1917 г., т.е. до 1-го августа, приведет нас к миру. Разрыв с Америкой мы должны принять как неизбежный факт, но другого выхода нет. Несмотря на опасность разрыва, только немедленная неограниченная подводная война даст нам победоносный мир».³

Тирпиц всецело поддерживал эту точку зрения.

Военный министр Хоенборн и Нач. ген. штаба Фалькенгайн присоединились к морскому командованию. Но канцлера убедить не удалось и вопрос снова затянулся.

5.II.1916 г. умер адмирал Поль и на его место был назначен адмирал Шеер, который, считая ограниченную подводную войну не достигающей цели, был намерен использовать лодки для борьбы с Гранд-Флитом.

Тирпиц подал рапорт о болезни и был уволен кайзером 17.III, а на его место морским министром был назначен адмирал Каппеле.

Линия Бетман-Гольвега снова победила и он продолжал свою примирительную политику в отношении президента США Вильсона, надеясь через него повлиять на Англию для заключения компромиссного мира.

В связи с улучшением военной обстановки к весне 1916 года кайзер дал согласие 4 марта начать с 1-го апреля неограниченную подводную войну против вооруженных пароходов, число которых в связи с мероприятиями Англии сильно возросло.

24.III подлодкой UV-29 было сделано без предупреждения нападение на пассажирский пароход *Sussek* в Английском канале, на котором находилось 380 пассажиров, в том числе много американцев.

Хотя пароход не затонул и был прибуksирован в Булонь, но взрывом торпеды было убито 50 человек.

19.IV Вильсон по этому поводу заявил конгрессу: «Если германское правительство немедленно не объявит отказ от своего метода военных действий против пассажирских и торговых судов, то правительство США не будет иметь иного выбора, как совершенно прервать дипломатические отношения с германским правительством».

Берлин снова отступил перед перспективой разрыва с США, выразил сожаление по поводу «инцидента», объяснив нападение тем, что командир лодки принял пароход за военный транспорт, так как на палубе его было много военных. Было обещано на командира наложить взыскание, а подлодкам отдан приказ: «В соответствии с общим принципом останова, осмотра и уничтожения торговых судов, установленным международным правом, эти суда как в военной зоне, так и вне ее не должны топиться без предупреждения и без спасения человеческих жизней, если только они не будут пытаться бежать или оказывать сопротивление».

Получив этот приказ, Шеер немедленно отозвал все свои подлодки с позиций, считая в этих условиях опасную работу подлодок бесполезной.

24.IV английский Дуврский патруль приступил к созданию барража у Бельгийского побережья для заграждения выхода германских подводных лодок из Остенде и Зе-ебрюгге. Было поставлено 1600 мин и подрывные сети со светящимися буями.

³ Ньюболт. *Операции английского флота в мировую войну. Т. IV, стр. 429. Гос. Военн. Изд. Н. О. 1937 г.*

К 26.V он был закончен и поддерживался в действии до октября. Значение его было парализовано плохим качеством английских мин, которые не взрывались. Но англичане долго этого не знали, а так как Шеер отозвал лодки и атаки прекратились, то англичане ошибочно приписывали это эффективности своего заграждения.

В сентябре 1916 года Германия обратилась к Вильсону с просьбой быть посредником в заключении мира. В декабре Вильсон запросил державы Антанты об их условиях. Ответ пришел лишь 12.I.1917 г., но был настолько неприемлем для Германии, что Вильсон не считал возможным с ним выступить.

Тогда Германия поняла, что компромиссный мир невозможен и остается искать решения в войне. Совещание командования армии и флота пришло к выводу, что абсолютно необходимо закончить войну к осени 1917 года и единственное средство для этого – беспощадная подводная война с истреблением всех судов на путях в Англию.

Решающее заседание состоялось 9.I.1917 г. под председательством кайзера. Бетман-Гольвег, разочаровавшись в расчетах на дипломатическую помощь Вильсона, наконец высказался за неограниченную подводную войну. Результатом заседания был приказ кайзера: «... начать с полной энергией неограниченную подводную войну с 1.II.1917 г.»

Но когда уже лодки вышли на позиции, Вильсон предложил через германского посла в Америке графа Бернсторфа свои услуги в качестве посредника мира и просил сообщить германские условия.

Тогда Германия, решив форсировать события, немедленно дала ответ 29.I с повторением прежних условий, рассчитанных на срыв переговоров, а 31.I.1917 г. Вильсону была вручена новая нота, в которой была сделана ссылка на нежелание союзников достигнуть соглашения путем переговоров и подчеркнуто их объявление об усилении войны на основании чего было заявлено, что «Германия вынуждена продолжать навязанную ей борьбу всем своим оружием, отменив все ограничения в его применении».

Этой нотой был предпринят переход к последнему этапу подводной войны, который с 1.II.1917 г. продлился вплоть до германской капитуляции.

За период с 1.X.1915 г. до 1.II.1917 г. союзники понесли потери тоннажа от всех причин в 1511 судов с вместимостью около 3000000 гр.-тонн.

§7. Неограниченная подводная война (с 1.II.1917 г. до 11.XI.1918 г.)

Новый размах активности подводных лодок с 1.II.1917 г. стал возможен благодаря весьма значительному приросту их численности.

По данным вице-адмирала Михельсена, стоявшего во главе отдела подводного плавания, за 1916-ый год вступило в строй 108 лодок, а к 10 января 1917 г. в строю за вычетом потерь находилось 103 лодки. К февралю это число возросло до 111. Только за один декабрь 1916 г. прибавилось 15 подлодок.

К началу новой кампании 1917 года боеспособные лодки были распределены следующим образом:

По флотилиям Северного моря	- 49.
Во Фландрии	- 33.
В Адриатике	- 24.
В Константинополе	- 3.
В Балтике	- 2, всего 111.

За время войны были выпущены следующие программы пополнения подводного флота.

При Тирпице:	перед войной	- 45
	(находились в постройке на 1.VIII.1914 г.);	
	с 1.VIII.1914 г. по февр. 1916 г.	- 186.
При Капцеле:	с февр. по дек. 1916 г.	- 86;
	в 1917 г.	- 273;
	с янв. по сент. 1918 г.	- 220.

Всего: 810

В счет программы принятой при Капцеле в 1917 году было закончено только 5 лодок по 850 тонн и 16 лодок по 450 тонн. Остальные не были достроены, а лодки программы 1918 года даже не были начаты.

Всего по официальным данным было построено:

До войны	- 28,
в течение войны	- 344,
в постройке к ноябрю 1918 г.	- 226,
предусмотрено программами, но не начато	- 212.

Итого: 810

Изменение количества подлодок в строю в разные сроки войны дано в таблице №4.

Таблица №4

Численность подлодок в течение войны по годам:

Число подлодок в строю на:		Построено за год до 1 января	Погибло за год до 1 января	Прибыль или убыль за год	Перешло на след. год
1 авг. 1914 г.	28	3	5	-2	26
1 янв. 1915 г.	26	62	20	+42	68
1 янв. 1916 г.	68	95	25	+70	138
1 янв. 1917 г.	138	193	72	+31	169
1 янв. 1918 г.	169	81	81	0	169 на конец войны
11 ноя. 1918 г.	169	до 11 - XI	-	-	
ИТОГО:		344	203	+141	

По данным Михельсена находилось в строю годных к действию и в море следующее число подлодок:

Таблица №5

Дата	в строю	в море на позициях
На 1.II.1917	111	38
1.IV.1917	127	42
1.VI.1917	132	61
1.IX.1917	139	59

1.X.1917	140	55
1.II.1918	129	50
1.VI.1918	112	36
1.X.1918	121	54

Новый этап подводной войны сразу обнаружил ее крайне опасный характер для Британии и ее союзников.

В 1916 году во время крейсерской войны по призовому праву месячный итог британских потерь был 37 судов плюс 8 судов погибших от мин.

За февраль 1917 г. было потоплено:

лодками	-	86 судов с тоннажем 256394 гр.-тонн;
на минах	-	12 судов с тоннажем 28413 гр.-тонн;
на внешних морях (от подводных крейсеров)	-	7 судов с тоннажем 28679 гр.-тонн.

Итого:		313486 гр.-тонн.

Кроме того союзники и нейтральные страны за апрель потеряли 336000 гр.-т.

Так что общий итог достиг за один месяц почти 900000 гр.-тонн и перекрыл почти в 1 ½ раза намеченную германским ген. штабом цифру в 600000 гр.-т.

Было ясно, что при длительном сохранении такой нормы потерь у Англии к концу 1917 года останется тоннаж только для ввоза продовольствия, но для фронта, доставки угля во Францию и для промышленности судов не хватит. Только помощь США и ряд радикальных мер принятых Британским и союзным командованием позволил им снизить потери до такого уровня, что они смогли прожить кризисный 1917 год, перестроив свои планы морских перевозок.

С 1.II.1917 г. по 31.XII.1917 г. полные потери мирового тоннажа от действия германских военных кораблей были: 2566 судов с тоннажем 5753751 гр.-т.,
а в 1918 г. еще было потоплено: 1046 судов с тоннажем 2648223 гр.-т.

С начала и до прекращения войны германцами было потоплено:
5554 судов с тоннажем 12191996 гр.-т.

§8. Борьба Англии с подводной опасностью и помощь Америки.

а) Конвои. Британское адмиралтейство, учитывая серьезность подводной опасности, в ноябре 1916 года предложило адмиралу Джеллико оставить пост командующего Гранд-Флитом и принять должность Первого Лорда адмиралтейство специально для подготовки к борьбе с беспощадной подводной войной, которая уже тогда считалась неизбежной.

Разработав широкую программу мероприятий, Джеллико вполне понимал, что лишь немногие из принятых решений могут дать эффект к середине 1917 года.

Самая радикальная мера – конвоирование караванов коммерческих судов боевыми кораблями – не могла быть сразу проведена в широком масштабе за недостатком легких быстроходных судов.

Адмиралтейством было подсчитано, что необходимо для конвоев:
50 крейсеров для сопровождения прибывающих в Англию караванов,
12 крейсеров – для судов, уходящих за границу.

Большие конвоиры должны были доводить караваны до пунктов рандеву вне зоны подлодок и передавать их легким быстроходным судам для разводки по портам назначения. Для последней цели требовалось:

81 эскадренный миноносец или шлюп,
48 траулеров для караванов из Гибралтара,
44 эскортных судна для охраны судов направляющихся за границу.

Всего со скандинавскими и угольными караванами во Францию требовалось до 300 конвоиров, но флот не мог выделить даже половины этого числа.

Первая помощь пришла от США вступивших в войну 5.IV.1917 г.

По поручению Вильсона прибыл в Англию адмирал У. С. Симс с другим морским офицером для контакта с британским морским командованием. Он имел свидание с Джеллико, который в середине апреля 1917 года сообщил ему, что по его мнению «германские подводные лодки уже выигрывают войну». Расчеты германского ген. штаба близки к истине. Война будет проиграна союзниками не в августе, а в ноябре, если не будет положен предел ежемесячным потерям в миллион тонн мирового тоннажа, ибо скоро будет невозможно снабжать действующую армию и гражданское население для поддержания их сопротивляемости. Нейтральные страны из опасения потерь удерживают свои суда в портах.

Посол США Уолтер Пейдж одновременно доносил: «То, при чем мы присутствуем, является поражением Британии».

Англия фактически одна выносила всю тяжесть борьбы с коварной опасностью за дело союзников на морях.

Симс стал посылать одну за другой телеграммы в Америку, требуя срочной присылки эскортных судов, без чего война грозит кончиться раньше, чем Америка успеет принять в ней участие.

Ему удалось добиться срочной высылки 6-ти миноносцев, которые уже 4 мая прибыли в Квинстоун и сразу приняли участие в эскортах и в патрулировании судов на западных подходах к Англии.

Вступление США в войну облегчило тяжелую нагрузку британского военного и коммерческого флота.

Вскоре были использованы для эскортной службы старые американские броненосцы и крейсера, были организованы порты сбора караванов в Хэмптон Родзе, Нью-Йорке, Галифаксе, Сиднее, Дакаре и Гибралтаре, американцы приняли на себя сопровождение караванов, следовавших от берегов Америки в Европу через Атлантику, а англичане стянули для охраны европейских вод свои эскадры из Северной Америки, Вест-Индии и Средиземного моря. К середине 1917 года из портов сбора судов караваны стали отплывать через каждые 8 дней, а из Хэмптон Родза и Гибралтара – даже через 4 дня.

Еще раньше стали действовать регулярные конвои в Скандинавские страны через Северное море, а также создана «французская угольная линия» для доставки английского угля.

20-го мая 1917 года пришел в Англию первый конвой из Гибралтара в 17 пароходов без всяких потерь, за ним благополучно проследовал караван в 12 судов из Хэмптон Родза. Опыт доказывал полную возможность совместного плаванья разнотипных коммерческих судов в эскадрах, что рассеяло предубеждения многих моряков торгового флота против конвоев.

Все тихоходные суда со скоростью менее 12 узлов, следовавшие в Англию из Гибралтара, Америки и Юж. Атлантики с августа 1917 года сводились в караваны. Впоследствии стали образовываться также караваны из быстроходных судов.

Эскортные корабли по прибытии в Англию немедленно шли обратно с караванами разгруженных судов.

В октябре в порты Англии было приведено 99 караванов из 1502-х пароходов, доставивших 10656300 тонн грузов, причем только 10 судов было потеряно во время следования в конвое, а еще 14 – по разделении караванов.

За последние 4 месяца 1917 года было потоплено только 6 судов в открытом море далее 50-ти миль от берега, тогда как с апреля по август таким образом было уничтожено 175 судов.

Таким образом, система конвоев снизила потери до весьма скромных размеров, при которых они утратили угрожающий характер для Англии и могли возмещаться постройкой новых судов.

В конвоях через Атлантический океан было проведено следующее количество судов с 26.VII.1917 г. по 5.X.1918 г.

Таблица №6

Конвои Атлантического океана.

Направление	Число судов во всех конвоях	Потери судов	Гросс тоннаж	
			Конвоировалось	Потери
В Англию	8194	74	93196740	364842
Из Англии	6774	44	33860491	289446
Итого:	14968	118	77057231	654288

Все конвои до прекращения подводной войны

Пути конвоев	Число конвоев	Число судов	Потери в судах
<u>Атлантический океан</u>			
Северная Атлантика	306	5446	40
Гибралтар	133	1979	30
Зап. Американские порты	105	944	6
Рио-де-Жанейро	22	307	1
ИТОГО:	566	8646	77
<u>Из Англии</u> все направления	508	7110	45
<u>Прочие направления</u>			
Скандинавский (старая система)		6475	75
(новая система)		3923	16
Французские угольные	-	97221	53
Местные в Средиземном море	-	10275	127
Восточный берег Англии (к N от Хэмбер)	-	12122	40
ИТОГО:	-	77126	356

ОБЩИЙ ИТОГ:	-	85772	433
-------------	---	-------	-----

Всего в конвоях за последние 2 года войны под британским эскортом было проведено в Англию и обратно 86772 судна в 97000000 гр. тонн общей вместимостью, из них погибло от действия неприятеля только 433 судна.

Таким образом, система конвоев при всей ее сложности и огромных организационных трудностях, при кооперировании флотов Великобритании и США была той главной мерой, которая предотвратила крушение системы мирового судоходства в условиях неограниченной подводной войны, а вместе с тем спасла дело союзников в первую империалистическую войну 1914 – 1918 года.

Конвои оказались настолько эффективными, что нейтральные страны, поскольку Германия истребляла их суда, также подчинились этой системе и предоставили свой тоннаж для обслуживания Британии под охраной английских эскротов.

б) Восстановление потерь тоннажа. Вместе с организацией охраны грузовых судов в пути с помощью эскорта из боевых кораблей, а затем специальных типов конвоев, были использованы все средства к скорейшему возмещению потерь тоннажа. С этой целью были применены следующие меры:

- 1) Максимальное развитие с 1917 года нового коммерческого судостроения в Англии, США, Японии, Канаде, а также в нейтральных странах.
- 2) Использование захваченных неприятельских судов, главным образом взятых в портах США после их вступления в войну.
- 3) Покупка, аренда и фрахтование судов в нейтральных странах.
- 4) Высвобождение английского тоннажа с обслуживания других стран, доминионов и колоний и его сосредоточение на перевозках в метрополию.
- 5) Использование неэффективных старых и даже парусных листов.

Английская, американская и канадская судостроительная промышленность за годы войны выпустила следующее количество морского тоннажа.

Таблица №7

Выпуск коммерческих судов за время войны 1914-18 г. в gross-тоннах.⁴

Годы	Великобритания		Канада		США	
1914	656	1683553	80	47534	84	162337
1915	327	650919	31	22014	77	157167
1916	306	608235	40	31571	167	384899
1917	286	1162896	105	94471	266	821115
1918	301	1348120	206	279904	741	2602151

С начала войны Англией было построено до конца 1917 года около 3000000 гр.-тонн.

Захвачено неприятельских судов – 780000 гр.-тонн.

В 1917 году приобретено в других странах 1493474 гр.-т.

По данным Британского Адмиралтейства до конца 1917 года произошли следующие изменения в количестве тоннажа обслуживающего Англию.

Таблица №8

⁴ Эволюция мирового коммерческого флота. В. П. Костенко. 1930 г., стр. 20-21.

Изменения количества тоннажа, обслуживавшего Англию до конца 1917 года.

	Британские	Нейтральные	Общий итог
Потери	7079492	4478081	11557573
Новые суда	3031555	3574720	6606275
Захваченные у противн.	780000	1809000	2889000
	Убыль	Прирост	Убыль
Чистый итог	3267937	905639	2362208

К концу 1917 года убыль Британского, союзного и нейтрального тоннажа составила 2362208 гр.-тонн.

Эти же страны до войны на 1-е июля 1914 года располагали торговым флотом:

Великобритания с доминионами - 20284000 гр.-т.

Союзники: США, Франция, Италия и Япония - 6825000 гр.-т.

Нейтральные страны: Норвегия, Голландия, Дания, Греция, Испания - 4815000 гр.-т.

Итого: 31924000 гр.-т.

Таким образом к концу 1917 года тоннаж уменьшился всего не 7,4%, что не могло еще создать серьезных затруднений в судоходстве, и тем более вынудить Англию на капитуляцию, как рассчитывало германское военно-морское командование.

Между тем конец 1917 года был переломным моментом в подводной войне.

За 1918-й год Великобритания с колониями, США, союзники и нейтральные страны выпустили нового тоннажа почти 5000000 гр.-т., при размере мировых потерь всего 2648228 гр.-т.

Следовательно, уже в 1918 году был получен заметный прирост тоннажа в 2351777 гр.-т. или 7,3%.

Если бы война затянулась еще на 1919-й год, то положение с тоннажем еще более стабилизировалось бы, так как мировой выпуск новых судов в 1919 году достиг цифры 6644000 гр.-т., а в 1920-ом - 5730000 гр.-тонн, в том числе Британия с колониями выпустила 2258000.

в) Меры активной борьбы с подлодками.

Охрана караванов и пополнение тоннажа для покрытия потерь были соединены с энергичной активной борьбой против подводной опасности.

В числе наиболее эффективных мер надо отметить:

- 1) Вооружение всех торговых судов артиллерией.
- 2) Расстановка сторожевых подлодок для охраны и торпедирования лодок противника.
- 3) Патрулирование опасных районов быстроходными легкими судами с бомбометателями для глубинных бомб.
- 4) Таранный удар форштевнем миноносцев, крейсеров, пароходов, тральщиков и стор. судов.
- 5) Суда ловушки.
- 6) Применение гидрофонов на патрульных судах и моторных катерах для подслушивания шума моторов и винтов с забрасыванием обнаруженных лодок глубинными бомбами.

- 7) Слуховые буи в опасных районах, для передачи шума винтов проходящих лодок на береговые наблюдательные посты.
- 8) Применение для разведки и наблюдения за поверхностью моря в угрожаемых районах авиации и воздушных шаров: сбрасывание глубинных бомб на обнаруженные лодки с самолетов. Привязанные шары на стор. судах для увеличения видимого горизонта и вызова противолодочных судов (Отрантский пролив в Адриатике)
- 9) Дрейфующие сети с подрывными минами и буксируемые сети. Подрывные тралы.
- 10) Минные заграждения.
- 11) Камуфляж или искажающая раскраска.
- 12) Применение курсов зигзагом.

Адмирал Шеер в своей книге «Германский флот Открытого моря» между прочим говорит:

«Постепенное уменьшение месячного итога судов потопленных подводными лодками вызывало беспокойство. Много подводных лодок с превосходной и опытной командой не возвращалось... Итоги последних месяцев показали, что успехи отдельных лодок непрерывно понижаются. Это объяснялось главным образом более сильными и более совершенными оборонительными мероприятиями противника... Судя по отчетам в строительстве торговых судов можно было опасаться, что через короткий промежуток времени вновь построенный тоннаж будет превышать сумму потопленного».

В середине 1918 года стало ясно, что несмотря на отчаянные усилия германцев конец подводной войны быстро приближается.

Дуврский пролив был надежно прегражден, а Отрантский преграждался, 23 апреля проведена заградительная операция блокирования Зеебрюгге, 8-го июня 1918 года закончено было великое Северное заграждение между Оркнейскими островами и побережьем Норвегии. Оно состояло из 70117 американских мин заграждения, поставленных главным образом американскими кораблями.

1-го октября 1918 года германцы принуждены были эвакуировать фландрские базы, причем 4 лодки и 8 миноносцев были взорваны ввиду невозможности их вывода. Вслед за ними были очищены Остенде, Зеебрюгге и Брюгге. Выход германских лодок в открытое море оказался почти прегражденным. Они с огромным риском еще пробовали пробираться среди мин и сетей северного барража.

г) Крушение подводной кампании.

Всего за время войны из 372 действовавших подводных лодок было уничтожено 178.

Потери германских подлодок приведены в таблице ниже.

Таблица №9

Причины гибели германских подлодок

Минные заграждения	44
Глубинные бомбы	38
Торпеды английских подводных лодок	19
Артиллерийский огонь.....	16
Таранный удар.....	15
Ловушки	12

Воздушные силы.....	6
Минированные сети.....	5
Подрывные тралы.....	5
Несчастные случаи.....	4
Захват.....	1
Разбилось.....	1
Причины неизвестны.....	11
ИТОГО:.....	178

По годам число погибших лодок распределялось так:

1914	-	5
1915	-	19
1916	-	22
1917	-	63
1918	-	69 (до 1 ноября)

Итого: - 178

За 4 последних месяца 1917 года уничтожено:

сентябрь	-	10
октябрь	-	7
ноябрь	-	9
декабрь	-	7

Всего за последние 4 мес. 1917 г. - 33 лодки⁵

Наибольшее число уничтоженных подводных лодок пришлось на май 1918 г., когда было потоплено 14 единиц.

На лодках погибло 515 германских офицеров и 4849 матросов.

18 командиров подлодок были объявлены военными преступниками за варварские поступки.

Германцы начали неограниченную подводную войну, имея

на 1.II.1917 г. в море 38, а

на 1.IV.1917 г. - 42 подлодок, когда потери тоннажа достигли максимума.

Далее к 1.VI число лодок в море возросло до 61-ой, а потери английского тоннажа за июнь сократилось до 88 судов с тоннажем в 319931 гр.-т., вместо 115 в 516394 гр.-т. в апреле.

Начали сказываться оборонительные мероприятия англичан. Хотя число лодок в строю достигало максимума в сентябре – октябре (140), но потери тоннажа систематически продолжали снижаться. Росло число лодок находившихся в ремонте.

К сентябрю сказывалась потеря лучших командиров и опытного состава. Наступило переутомление экипажей после 7 месяцев напряженной службы в тяжелых и опасных походах. Новые пополнения не успевали покрывать убыль состава. Пришлось брать команды с надводных кораблей.

⁵ Германская подводная война 1914-1918 г. Р. Гибсон и М. Прендергаст. 1936, стр. 282-279.

Союзники и нейтральные с волнением ждали февраля 1918 года, так как в предыдущие годы в этот месяц обыкновенно начиналась вспышка активности подводок.

Но к началу 1918 года Большой Генеральный Штаб германского командования уже потерял веру в непобедимость подводных лодок. Прошло не только 6 обещанных месяцев подводного наступления, но приближался уже годовой срок. Тем не менее Англия не обнаружила никакой усталости и не просила мира, а вступление в войну Америки начинало реально сказываться. Шла большая переброска боевого снабжения и американской армии через Атлантику во Францию.

Но германцев в момент разочарования результатами подводной войны выручил развал русского фронта с конца 1917 года. Гинденбург и Людендорф решили, что если в конце концов война и будет выиграна, то это должно быть достигнуто не на море подводными лодками, а на суше мощным наступлением на Западном фронте, лишенном поддержки русских на Востоке.

Однако, когда к осени 1918 года германское руководство убедилось в своем бессилии разбить фронт союзников во Франции, идея подводной войны всплыла еще раз как последняя соломинка, за которую хватается утопающий.

Чтобы оживить подводную кампанию, снова было сменено главное руководство флота.

11.VIII.1918 г. адм. Шеер был назначен начальником морского ген. штаба и сдал командование флотом Открытого моря Хипперу, а морским министром вместо фон-Капеля был назначен вице-адмирал Риттер фон-Манн-Тихлер (бывший начальник подводного управления).

Эти перемены должны были способствовать осуществлению большой программы строительства подводок.

Германия готовилась к затяжной войне и Шеер считал, что надо начать подводную кампанию с самого начала, тщательно ее подготовив. Морское командование объясняло неудачу подводной войны техническими причинами и отсутствием должного размаха операций. Шеер выдвинул новую программу постройки 376 подводных лодок с их выпуском в 1919 – 1920 году. Предполагалось разместить заказы на 11-ти больших заводах, для чего требовалось отпустить из армии 69000 человек бывших рабочих. Армия на этот раз соглашалась на это и 25% требуемого числа обещала выделить немедленно.

Заводы предполагали вести работы ускоренными методами с выпуском 22-х лодок в месяц, начиная с апреля 1919 года и доведя сдачу до 37-ми единиц к декабрю 1920 года.

Программа Шеера была утверждена 1-го октября 1918 года, все требования промышленности были приняты. Но эта чрезвычайная программа осталась лишь на бумаге, так как через несколько дней начался фронт, который привел Германию к катастрофе и капитуляции.

§9. Объяснения германскими моряками авторитетами неуспеха подводной войны.

Неограниченная подводная война вместо быстрой и решительной победы ускорила поражение Германии и привела ее к катастрофе. Она побудила Америку выступить на стороне союзников и восстановила против Германии весь цивилизованный мир. Население, обманутое в надеждах на скорую победу, впало в разочарование и без сопротивления пошло на капитуляцию.

Германское командование, начав войну нарушением нейтралитета Бельгии, отбросило все международные обязательства и правовые нормы, а затем без всяких коле-

баний встало на путь беспощадного истребления без всякого предупреждения всех грузовых, пассажирских и госпитальных судов не только своих противников, но и нейтральных стран, ссылаясь на «особые свойства подводного оружия».

Исходя из предпосылки, что победа германского оружия предрешена, а «победителя не судят», германское военно-политическое руководство исключало мысль об ответственности за совершенные злодеяния. Но победившие союзники ответили – «горе побежденным» и в условиях перемирия 11 ноября 1918 года выставили предварительное требование немедленного привода в Гарвич всех уцелевших подлодок занимавшихся организованным морским разбоем по прямой директиве правительства.

Уже к 27 ноября было отдано 114 лодок, а общее их число, попавшее в руки союзников, достигло 176.

За время войны было уничтожено 178 лодок, еще 14 было затоплено в германских базах, 7 затонули на пути к месту сдачи, 8 старых было разобрано в германских портах, 208 было разобрано на стапелях. Так кончили свою бесславную деятельность германские подводные лодки.

Но германские морские авторитеты: Шеер, Гайер, Михильсен, Каппеле и другие не могли понять причин этого сурового приговора и уроки истории.

В своих книгах, воспоминаниях и показаниях они старались внушить своим премникам, следующим поколениям германских моряков, что Германия стояла на правильном пути к достижению победы и оставалось лишь продолжить настойчивые усилия в том же направлении, чтобы борьба увенчалась германской победой. Не будучи способными объективно оценить те силы сопротивления, которые им противопоставили англичане, американцы и все союзники, они все причины постигшей их неудачи сводили к недостаточному масштабу подводных операций и вполне устранимым техническим причинам. По их мнению неуспех подводной кампании заключался в ряде следующих неблагоприятных обстоятельств, совершенно не связанных с «природой и мощностью подводного оружия».

- 1) Отсутствие единой линии у германского государственного руководства, выразившееся в разногласиях канцлера и военно-морского командования при неспособности кайзера их устранить.
- 2) Уступчивая и заискивающая политика Бетман-Гольвега по отношению президента США Вильсона в надежде привлечь его на сторону Германии.
- 3) Задержка в начале войны программы выпуска подлодок, находившихся в постройке, и увлечение линейным флотом.
- 4) Преждевременное начало торговой подводной войны 2 февраля 1915 года, когда в строю находилось всего 27 подлодок, что раскрыло Англии размеры подводной опасности и дало ранний опыт борьбы с подлодками.
- 5) Наиболее желательный срок начала неограниченной подводной войны был не февраль 1915 года, а май 1916 года, когда в строю уже было 58 лодок и пополнение шло со скоростью 10 лодок в месяц, а англичане к борьбе с лодками еще не были готовы.
- 6) Для ускорения выпуска подлодок требовалось вернуть с фронта на заводы 30000 рабочих, на что не соглашалось военное командование, которое не понимало значение морской силы и считало армию решающим фактором в мировой войне.
- 7) Поздно были выданы заказы для большой подводной войны. Первый крупный заказ боевых маневренных лодок на 95 единиц выдан только в июне 1917 года и не был закончен за время войны.

- 8) Поздно установлены потенциальные возможности промышленности для увеличения числа выпускаемых лодок и сокращения срока постройки.

Это выяснилось только в сентябре 1918 года, когда обсуждалась большая программа Шеера.

§10. Выводы и заключения из опыта борьбы с подводной опасностью в войну 1914 – 18 годов.

Новый германский флот воспитался на заветах Тирпица, Шеера и Михильсена. Используя старый опыт и уроки прошлой войны, он считал себя застрахованным от прежних ошибок и мечтал завершить ту цель, которой задавались его предшественники в войну 1914 – 18 годов.

Поэтому для германского флота в лице Редера и Деница война 1939 года явилась продолжением и исправленным изданием неограниченной подводной войны начатой 1.И.1917 года.

Но Англия и Америка в свою очередь были вооружены колоссальным опытом прошлой войны по проведению эффективной борьбы с подводной опасностью.

Поэтому англичанам не приходилось искать решений методом попыток и они смогли сразу опереться на те выводы, которые успешно сделал английский флот в 1917-18 годах под руководством Джеллико, Бэкона и Эрика Джеддеса (1-й лорд Адмиралтейства).

Наиболее существенными были следующие заключения:

- 1) Для устранения подводной опасности угрожающей коммерческим судам при переходах через океаны и открытые моря их необходимо соединять в большие караваны охраняемые эскортом достаточного числа хорошо вооруженных противолодочных кораблей.
- 2) Наиболее подходящими для эскортной службы из прежних типов боевых кораблей оказались эсминцы, которые с успехом могли быть заменены специальными типами: шлюпами, корветами, фрегатами или вспомогательными крейсерами и легкими авианосцами.
- 3) Для надежного патрулирования прибрежных вод необходимо располагать огромным количеством мелких единиц москитного флота от мореходных торпедных катеров, тральщиков и охотников за подлодками.
- 4) В связи с развитием авиации караванам необходимо обеспечить надежное воздушное охранение зенитной артиллерией и истребительными самолетами, а также создать при караванах воздушную разведку с помощью береговой авиации и самолетов сопровождения с авианосцев.
- 5) Необходимо вооружение всех коммерческих судов противолодочной, зенитной или универсальной артиллерией, а также глубинными бомбами для самообороны.
- 6) В угрожаемых районах применять зигзагообразные курсы. Атакующее судно должно поворачивать на неприятеля.
- 7) В связи с ростом размера океанских подлодок и увеличением их радиуса действия надо быть готовым встретить атаки противника на всем протяжении океанских переходов.
- 8) Для покрытия неизбежных потерь тоннажа от надводных рейдеров, подводных лодок и авиации необходимо немедленно с началом военных действий развить полную производительность всех верфей коммерческого судостроения, построить ряд новых верфей и мобилизовать для выпуска океанского

тоннажа все средства и предприятия машиностроительной, металлообрабатывающей и металлургической промышленности.

- 9) Необходимо предпринимать активные операции против баз и судостроительных и судостроительных центров противника, проводя заградительные операции для прекращения выхода подлодок в открытое море из их портов и убежищ.
- 10) В проходах, на фарватерах и вдоль побережья противника смотря по обстановке надо проводить минирование вод и создание заградительных барьеров.

Эти выводы и ряд других были сделаны Англией и США задолго до начала текущей войны и их флотами заблаговременно проводились соответственная подготовка и тренировка на маневрах с учетом дальнейшей эволюции авиации, техники подводного плавания, развития минно-торпедного дела и приборостроения.

Кроме того Англия сохранила аппарат той обширной организации мирового судоходства, которая руководила комплектацией караванов и движением всех судов через океаны во время беспощадной германской войны 1917 – 18 годов. Соединенные Штаты имели на консервации большой тоннаж коммерческих судов, оставшихся в резерве после прошлой войны, а также учли все выводы и опыт периода большого развития судостроения и мобилизации промышленности.

Все эти обстоятельства принесли союзникам в смертельной борьбе за океанские коммуникации и поддержание океанского судоходства неоценимую пользу и помогли им создать надлежащий отпор натиску гитлеровских подводных армад в битве за Атлантику.

Глава III

§11. Оккупация Западной Европы и расширенный план Гитлера удушения Англии подводной войной.

Весной 1940 года после захвата Норвегии началось большое наступление гитлеровских армий на Западном фронте. Прежде всего были покорены Голландия и Бельгия, которые должны были послужить плацдармом для наступления на Францию в обход линии Мажино и для удара по Англии. Быстро было занято побережье Ламанша и Бискайского залива, пал Париж, а затем с тыла была взята вся линия крепостей по германской границе и предательское правительство Франции капитулировало.

Была также оккупирована без сопротивления Дания.

В руки Гитлера попало все северное побережье Европы, обращенное к Атлантическому океану, начиная от Пиренеев и кончая крайними границами Норвегии, прилегающими к Финляндии.

Английская экспедиционная армия, прикрывавшая подступы к Бельгии, спешно отступила к Дюнкерку и успела эвакуироваться на Британские острова благодаря быстрой мобилизации легких судов и транспортных средств под прикрытием военного флота.

Все главные порты Европы с выходом в Атлантический океан были взяты германскими армиями с суши даже без поддержки морских сил. За короткий 3-месячный срок Гитлер получил в свое распоряжение новые опорные морские базы в морских городах: Бордо, Рошфор, Сен-Назер, Брест, Шербург, Гавр, Булонь, Дюнкерк, Кале, Антверпен, Роттердам, Амстердам, Копенгаген, Осло, Ставангер, Берген, Тронхейм и на крайнем севере – Нарвик. Эта непрерывная цепь лучших портов Европы охватывала Англию с юга и с востока и открывала широкие возможности блокады ее берегов и десантов на ее территорию с воздуха и по морю.

Однако возможности молниеносного сильного десанта вслед за эвакуировавшейся через Дюнкерк английской армией была германским командованием безвозвратно упущена вследствие того, что не были своевременно подготовлены средства для такой операции. Между тем именно в этот момент крушения обороны на европейском западном фронте и предательства союзной Франции Англия была беззащитна на суше и не готова к отражению десантных атак, проводимых одновременно с разных направлений. Вся боевая техника ее армии: танки, артиллерия и снабжение были брошены в Дюнкерке, так как их не было возможности быстро вывезти на легких судах и катерах, использованных для перевозки людей. Вся защита Англии заключалась в ее морской силе, преграждавшей подступ к берегам, но воздухом в этот период неоспоримо владели германцы.

Предпринятые Гитлером попытки десанта с целью опыта и разведки англичанами были целиком ликвидированы, что только убедило германское командование в безнадежности такой операции без ее мощного обеспечения боевым флотом. Тогда Гитлер решил терроризировать Англию и сломать ее волю к сопротивлению воздушными массированными налетами авиации и беспощадным разрушением ее городов. Были обращены в груды развалин Ковентри, Ланкастер, Оксфорд, пострадал Шеффилд, а затем началось систематическое опустошение Лондона, пока не была создана его эффективная противовоздушная оборона.

Когда, однако, воздействие с воздуха англичане стойко выдержали, Гитлер понял, что Англия не собирается последовать примеру Франции, а потому ему предстоит упорная и долговременная борьба с владычицей морей.

И тогда германские стратеги снова вернулись к своему резервному плану подводной и воздушной блокады Британских островов, усиленной крейсерскими операциями на океанских подходах к их берегам. Выпустив в Атлантику свои сильные быстроходные рейдеры они предполагали перерезать все коммуникации, связывающие сердце островной империи с Америкой, Африкой, Индией и Австралией, а подводной блокадой преградить подходы к Британским берегам и таким образом разрушить ее промышленную организацию, принудить голодом к продиктованным условиям мира.

В 1940 году возможности полной блокады Англии со стороны Атлантики стали намного реальнее чем в войну 1914-18 годов. Завладев Атлантическим побережьем Европы от Пиренеев до мыса Нордкап, Гитлер имел многочисленные выходы в океан из французских портов на запад через Бискайский залив и из Норвегии на север в обход Шотландии и Исландии.

Таким образом его морские стратегические позиции для подводного наступления на Англию чрезвычайно усилились и окрылили его надеждой завершить ту программу, которая оказалась непосильной Германии в прошлую войну.

Со середины 1940 года перед Англией снова выросла смертельная угроза истребления ее торгового флота, от которого зависело ее существование.

Одновременно с опасностью со стороны Атлантического океана чрезвычайно осложнилось ее положение на юге в Средиземном море. В момент крушения Франции в войну вступила Италия и ее весьма значительный флот присоединился к морским силам Гитлера.

Державы оси заняли французские колонии Алжир и Тунис и практически перерезали судоходную линию сообщения по Средиземному морю между Суэцем и Гибралтаром в самом узком месте к югу от Сицилии, где до берегов Туниса оставался проход всего 170 км, разделенный итальянским островом Пантеллерия. Эта угроза заставила англичан отказаться от сношений с Индией и Дальним Востоком по кратчайшему пути через Суэц по Средиземному морю до Гибралтара. Им пришлось перенести эту важную линию в обход мыса Доброй Надежды по Индийскому и Атлантическому океану, что не только удлинит эту транзитную связь, но и ставило ее под удар надводных и подводных рейдеров в южной части Атлантического океана.

Германские подлодки начали свои активные операции с нападений на английские боевые корабли, причем как и войну 1914 – 18 г.г., их первые атаки ознаменовались рядом успехов.

Им последовательно удалось потопить:

- 1) линкор Royal Oak на якорной стоянке в базе флота 11 ноября 1939 года
- 2) авианосец Courageous в Северно-немецком море,
- 3) авианосец Glorious
- 4) авианосец Are Royal в Гибралтаре в 1941 г., а также несколько эсминцев и мелких судов.

Эти боевые действия послужили проверкой боеспособности германского подводного флота, существование которого было пресечено по Версальскому миру, а его возрождение началось только с 1935 года на основании соглашения с Англией в пределах фиксированного договором лимита тоннажа.

На 1-ое IX.1939 г. Германия имела в строю и в последней стадии достройки:

31 подлодку с тоннажем от 500 до 740 тонн и

30 малых подлодок берегового плавания в 250 тонн.

Эти лодки и послужили ей первоначальным рассадником кадров подводников для подготовки к большой войне.

Так как в 1939 году Германия еще не была готова к началу широкой подводной кампании против английского торгового флота, то действия в океанах для уничтожения тоннажа своего противника она предприняла с помощью своих рейдеров: карманных линкоров типа *Deütschland*, легких крейсеров и вооруженных пароходов. В начале 1940 года с теми же целями были выпущены в Атлантический океан 2 быстроходных сильных линкора по 26000 тонн – *Slharnhorst* и *Gneisenau*. Крейсерская война причинила англичанам известную потерю тоннажа, но постепенно эта форма войны приняла форму отдельных набеговых операций, так как в Атлантическом океане было слишком много английский боевых кораблей. За свои крейсерские рейды германцы в конце концов сильно поплатились: линкор *Admiral Graf von Spee* был уничтожен в устье Лаплаты в декабре 1939 года, линкор *Deütschland* получил повреждения и с трудом избежал уничтожения, *Slharnhorst* и *Gneisenau* были загнаны в Брест, где подвергались усиленной бомбежке английской авиации.

В это же время, пока внимание англичан было поглощено борьбой с налетами германских рейдеров, на германских верфях уже кипела работа по строительству большого подводного флота согласно программы разработанной еще задолго до войны 1939 года.

Оккупация промышленных стран западной и северной Европы и захват побережья Атлантического океана с портами и судостроительными верфями чрезвычайно усилили мощь судостроительной промышленности, какой располагала Германия. Уже к середине 1940 года она завладела почти всеми верфями Франции (кроме средиземноморских), Голландии, Бельгии, Дании и Норвегии.

К ее услугам была также машиностроительная промышленность Чехо-Словакии, Австрии, Польши и Венгрии. Ей могла помогать союзная Италия, а нейтральные страны – Швеция, Испания и Швейцария охотно принимали ее заказы и поставляли ей некоторые материалы и изделия.

Мощь германских верфей по выпуску океанских подлодок была установлена в сентябре 1918 года на совещании с представителями промышленности при утверждении программы Шеера и определена в 22 лодки в месяц через полгода, в через 1 ½ года после начала работ – 37 единиц. Мобилизация европейской промышленности даже при неблагоприятных условиях оккупационного режима могла увеличить этот выпуск с конца 1941 года по 50 подлодок в месяц или до 600 единиц в год.

Такой масштаб судостроения давал бы возможность с 1942 года держать в океане и на позициях до 200 – 250 лодок и получать необходимое пополнение для возмещения потерь. Морской министр США Нокс, выступая в конгрессе в начале 1941 года, оценил наличный подводный флот держав оси в 284 лодки. В английском парламенте Черчилль назвал цифру подлодок, которыми Германия будет располагать в 1942 году уже в 600 единиц.

Развертывая подводную кампанию в таком масштабе и сравнивая ее размах с 1917 годом, когда при 139 лодках в строю Германия смогла создать для Англии угрожаемое положение, Гитлер на основании заверения своих руководителей флота считал, что решающий успех на этот раз будет обеспечен.

Глава IV

§12. Выход Гитлера к Средиземному морю и попытка завоевания Африки.

Закрепив в течение второй половины 1940 года свое положение на западе и севере Европы, Гитлер предпринял с весны 1941 года завоевание южной ее части, прилегающей к берегам Средиземного моря.

Несколько позже в середине года он двинул свои 200 дивизий на восток для захвата неизмеримых пространств Советского Союза.

В короткий период им были оккупированы вся Югославия, Албания, Греция с островами Архипелага, а с помощью воздушного десанта был стремительно захвачен остров Крит, охранявшийся английскими крейсерами и легким флотом.

Англичанам пришлось спешно отступать с Балканского театра, эвакуировав свои сухопутные части из Албании, Греции и Крита и перебросив их в Египет морским путем. Повторилась операция реэвакуации армии, аналогичная Дюнкерку, которая прошла благополучно благодаря наличию тоннажа и преобладанию английского флота над итальянским в восточной части Средиземного моря. Но широкие планы Гитлера не исчерпывались европейским континентом.

Опьяненные непрерывными победами и не встречая нигде серьезного отпора, он пришел к убеждению, что любая его операция будет сопровождаться неизменным успехом.

Взоры его направились на северную Африку, где его неудачливый союзник нес одно поражение за другим от английской армии, утерьял всю Абиссинию, был вытеснен из Киренаики и стоял перед угрозой потери Ливии и французских владений: Туниса и Алжира. Гитлер, рассчитывая на молниеносный успех, как на Балканах, решил изменить направление событий в Северной Африке и нанести сокрушительный удар английской армии генерала Монтгомери, захватить Египет, а оттуда перейдя Суэц, проникнуть в переднюю Азию.

Базируясь на Сицилию и южную Италию, он скрытно подготовил крупную десантную операцию и успешно перебросил в Африку через Средиземное море в его узкой части трехсоттысячную армию Роммеля с многочисленными танками, авиацией и тяжелой артиллерией.

Английский флот, прикрывавший эвакуацию английских частей с Балканского полуострова, был сосредоточен в восточной части Средиземного моря и не мог пресечь германских десантов, хотя и нанес тяжелые поражения итальянским эскадрам, прикрывавшим операцию переброски десантов на транспортах.

Роммель, получив численный и материальный перевес над противником, начал вместе с оправившейся итальянской армией стремительные операции против англичан и вскоре вытеснил их в пределы западного Египта. Но на этом успехи в Африке пришли к своему концу.

Осенью 1942 года соотношение сил коренным образом изменилось. Англичане и их союзники американцы ясно поняли, что африканская экспедиция Гитлера стратегически является чистой авантюрой. Подобно походу Наполеона в Египет в конце XVIII века, она была лишена обеспеченных морских коммуникаций с европейскими германо-итальянскими базами и, не имея надежного тыла, должна была превратиться в катастрофу для Роммеля.

Снабжение, подкрепления и технику он мог получать только морем, которое в это время безраздельно перешло в руки английской Средиземноморской эскадры Кеннингхэма. Частично Роммель мог снабжаться по воздуху, так как Германия сосредоточила на юге Европы в Италии, на Балканском полуострове и на Крите большие силы авиации. Но к концу 1942 года авиация срочно потребовалась на Советском фронте, где армии Гитлера увязли в предпринятой им Сталинградской операции и попали в безвыходное положение.

Англичане и американцы, опираясь на безусловное господство на море, провели громадную встречную операцию высадки десанта в 500 тысяч человек, который взял германо-итальянскую армию в тиски с 2-х сторон: с востока из Египта повели наступление англичане, а с запада из Алжира – американцы и французская армия де Голля. Роммель, избегая решающего сражения, отступал берегом Африки почти 1 ½ тысячи километров, пока не был загнан на полуостров Бон в Тунисе, откуда он рассчитывал эвакуироваться в Италию. Однако, тот прием, который успешно применили англичане в Дюнкерке, Греции и на Крите, имея в своем распоряжении тоннаж и морские обеспеченные коммуникации, прикрытые флотом, не мог быть реализован германцами при главенстве в Средиземном море английской эскадры. Припертый к берегу превосходными силами, Роммель успел спастись на самолете, бросив свою армию, которой осталось только позорно капитулировать в мае 1943 года, всего через 3 месяца после Сталинградской капитуляции Паулюса.

Провал гитлеровского плана завоевания Африки еще раз убедительно доказал, что десантные экспедиции только тогда могут считаться обеспеченными, если надежно сохраняют связь морем со своей территориальной базой, как это удалось провести японцам в войну 1904 – 05 г. Поэтому естественно возникает вопрос: на каком фундаменте строил Гитлер с его военными штабами план завоевания Африки. Ведь он же достаточно хорошо знал, что итальянский флот не способен охранить морской тыл Роммеля и поддержать его связь с Сицилией при наличии преобладания англичан на Средиземном море. Зная методологию германской стратегии, склонной своим планам заранее придавать значение реальных фактов, остается предполагать, что гитлеровское командование рассчитывало уже в 1942 году овладеть морскими коммуникациями в Атлантическом океане с помощью грандиозной подводной кампании, а поэтому не допускало возможности переброски океанскими путями полумиллионной армии из США и с Британских островов.

Однако в расчетах на завоевание Атлантики уже к концу 1942 года Гитлер просчитался как и в ряде других своих перспективных планов.

Поражение в Африке, непосредственно последовавшее за Сталинградской катастрофой, потерей Северного Кавказа и Донбасса, явилось началом общего отступления гитлеровских полчищ на всех фронтах Европы как на Западе, так и на Востоке.

К началу 1944 года в результате проигрыша битвы за Атлантику он потерял Сицилию, Сардинию, южную Италию и лишился единственного значительного союзника – Италии.

Провал Гитлера в битве за Атлантику открыл перед союзниками перспективу постановки на очередь самой грандиозной операции, которая была намечена 1-го декабря 1943 года на Тегеранском совещании союзных вождей.

Завершающая операция по планомерному занятию всего побережья Европы десантными армиями союзников и полному окружению гитлеровской цитадели соединением восточного фронта с союзными фронтами в одну непрерывную цепь была подго-

товлена 4-летней упорной борьбой союзников за полное господство на Атлантическом океане и Средиземном море.

Одновременно необходимо было покрыть всю убыль тоннажа за годы войны и накопить такой резерв судов, который обеспечил бы полную свободу маневрирования десантными миллионными армиями вдоль всего побережья Европы.

Проведенные союзниками крупные репетиции таких десантных операций в Африку, Сицилию и Южную Италию с участием тысяч больших и малых судов вполне гарантируют техническую выполнимость и надежную охрану такого предприятия. На основании предыдущего опыта англичане считают, что на одного комбатанта, участвующего в десанте, необходимо располагать 10-ю тоннами грузоподъемности судов. Следовательно, армия в 500000 человек требовала сосредоточения 5-ти миллионов тонн, что предполагает наличие флота по крайней мере в 500 судов типа Либерти по 10500 тонн дедейт каждое. Для одновременной высадки таких армий в 4-х – пяти пунктах Европы потребуется флот во столько же раз больший.

Предварительная работа англичан и американцев по очистке океанских путей от германских подводных лодок и развитие коммерческого судостроения до уровня соответствующего поставленной военной задаче явилась самым сложным и грандиозным предприятием проведенным союзниками в эту войну.

Поэтому особый интерес для изучения хода военных операций приобретают два основных момента:

- 1) Последовательные этапы развития гигантской битвы за Атлантику со времени Дюнкерской операции, то есть с середины 1940 года – и
- 2) Титаническая работа американской и английской судостроительной промышленности по созданию новых коммерческих флотов для обеспечения десанта в Европу и поддержания мирового судоходства.

Попытка предварительного освещения этих двух вопросов дается в последующем изложении.

Глава V. ПОТЕРИ МИРОВОГО ТОННАЖА В РАЗНЫЕ ПЕРИОДЫ ВОЙНЫ

§13. Потери судов до Дюнкерской эвакуации англичан.

Первые полгода войны морские операции германцев развивались в виде крейсерских операций сильных рейдеров на торговых путях Атлантического океана, истреблявших отдельные торговые суда. В то же время начались атаки подводок на базы английского флота и его боевые корабли в Северно-немецком море и в водах, омывающие Британские острова.

Истребление коммерческого тоннажа подводками в этот период носило случайный характер, но в самой Германии на верфях уже кипела громадная работа по созданию нового подводного флота для большой войны.

С апреля 1940 года германцами была предпринята большая операция по захвату всей Норвегии от Осло до Нарвика с помощью морских и воздушных десантов и при поддержке боевых кораблей.

Англичане и французы пытались оказать сопротивление оккупации Норвегии и высадили встречный десант в районе Бергена, но когда выяснилось, что германцы проводят свою операцию большими силами, союзникам пришлось эвакуироваться. Хотя во время морских операций при прорывах германских кораблей в норвежские фиорды было потоплено значительное количество германских крейсеров, эсминцев и транспортов, но предупредить захват Норвегии не удалось. Король и норвежское правительство, часть военных кораблей и находившиеся в портах все норвежские морские суда успели эвакуироваться в Англию.

Норвежский коммерческих флот.

Для дальнейшего хода войны весьма существенное значение имел вопрос, какая из двух борющихся сторон завладеет прекрасным и весьма многочисленным норвежским океанским и морским тоннажем.

Коммерческий флот, судостроение и судоходство, китобойное дело и рыбные промыслы являлись теми отраслями морской индустрии, на которых была построена экономика этого немногочисленного, но трудолюбивого и отважного народа, жизнь которого исторически была связана с океаном. Насколько мореплавание являлось для него главным средством существования, видно уже из того факта, что количество тонн вместимости торговых судов на душу населения в Норвегии было наивысшим из всех стран земного шара (табл. №2), а по численности тоннажа норвежский флот занимал перед войной четвертое место среди всех торговых флотов мира.

Потеряв почти половину своих судов в войну 1914 – 18 г. в результате неограниченной германской подводной войны, Норвегия к 1939 году покрыла всю убыль тоннажа и располагала торговым флотом в 4437689 гр.-тонн. В том числе было:

судов с паровыми машинами	1876336 т.
судов с дизельными установками.....	2560403 т.
парусных	850 т.

45,3% ее тоннажа принадлежало к судам новейшей постройки имевшим возраст менее 10-ти лет, а суда, насчитывавшие более 20-ти лет существования, составляли только 20,3%. Суда с дизельными двигателями составляли 57% и способны были развивать в полном грузу от 12-ти до 16-ти узлов.

Норвегия являлась обладательницей огромного танкерного флота в 2,1 милл. гр.-тонн вместимостью, из которого 1773000 гр.-т. принадлежало к числу современных мо-

торных судов со скоростями в 12 и более узлов. Только Англия и Соединенные Штаты имели большой танкерный тоннаж:

Англия.....	2,9 м. т.
США	2,8 м. т.
Норвегия.....	2,1 м. т.
Голландия.....	0,5 м. т.

Но по своей эффективности норвежский танкерный флот равнялся английскому благодаря тому, что в своей главной части он состоял из быстроходных моторных судов, тогда как английский танкерный тоннаж на 1/3 включал старые паровые суда, с угольным отоплением и скоростями не более 10 узлов.

По роду своего эксплуатационного назначения норвежский торговый флот распределялся следующим образом:

в малом каботаже было занято -----	100000 гр.-т.	2,5 %
в китобойном и рыбном промыслах -----	289000 гр.-т.	5,4 %
в экспортно-импортной норвежской торговле с другими странами -----	900000 гр.-т.	21 %
в перевозках между иностранными портами -----	3220000 гр.-т.	71 %

Таким образом норвежский флот на 71% обслуживал перевозки других стран и являлся весьма важным фактором международного обмена.

Поэтому захват океанского норвежского топлива был бы весьма крупным достижением для Германии.

Однако в момент германского вторжения все суда были реквизированы норвежским правительством, а капитаны норвежских пароходов не подчинились приказам квислинговцев и германского командования и выполнили переданное по радио распоряжение из Лондона от Норвежской Судоходной Торговой миссии (Nortraship), организованной для управления свободным норвежским флотом и направились в Англию или нейтральные страны.

Уже в конце апреля 1940 года в ведении организации Nortraship состояло 1020 судов с тоннажем 4044100 гр.-т.

Таким образом Управление Норвежского Судоходства превратилось в крупнейшую судоходную организацию мира с 2-мя главными конторами: в Лондоне и Нью-Йорке, 41 отделением в 11 государствах на всех пяти континентах.

Весь норвежский коммерческий флот с личным составом в 22000 опытных моряков поступил в распоряжение Британии и стал обслуживать перевозки союзников, доставляя продовольствие, сырье и все военные грузы как на многочисленные фронты, так и в союзные страны для снабжения населения, по фрахтовым ставкам установленным на основе взаимного согласия. Он успел оказать неоценимые услуги делу союзников в самый трудный период войны.

В руки германцев при вторжении попало всего около 1/8 норвежского тоннажа, преимущественно из состава судов прибрежного плавания.

До 1-го июля 1941 года Норвегия лишилась от действий неприятеля 186 судов с тоннажем в 631000 гр.т. Но союзники приняли обязательство компенсировать потери норвежского флота равноценным тоннажем и по мере возможностей передают для эксплуатации в распоряжение Nortraship новые суда, чтобы использовать опытный личный состав.

За первоначальный 8-месячный период войны с 1.IX.1939 до 1.V.1940 года общая потеря тоннажа Британией, союзниками и нейтральными странами составила 1393266 гр.-т. или в среднем 175000 т. в месяц, что еще не являлось ощутительным для Британского и мирового судоходства.

§14. Потери тоннажа от Дюнкерка до вступления в войну США

Непосредственно после оккупации Норвегии началось генеральное германское наступление на западном фронте, которое привело сначала к занятию Бельгии и Голландии, а затем к обходу фланга французской оборонительной линии Мажино и отступлению английской экспедиционной армии к Дюнкерку. Эвакуация англичан из Дюнкерка, захват портов бельгийского и голландского побережья и переезд их правительств в Англию сопровождался огромным истреблением тоннажа благодаря германскому преобладанию в воздухе.

Хотя англичане стянули для спасения армии весь свой легкий флот, включая все эсминцы, но морская противоздушная оборона оказалась совершенно недостаточной для защиты эвакуировавшихся судов. Они успевали достигнуть английских берегов только благодаря их огромной численности за счет неизбежной потери определенного процента судов. Эвакуация англичан, бельгийцев и голландцев и занятие германцами портов северной Франции сопровождалась массовой потерей тоннажа.

Кроме того из состава английского военного флота выбыло из строя в результате боев у норвежских и французских берегов до 70 миноносцев. Когда затем Британии срочно потребовалось перейти к организации конвоев ввиду нападения подлодок на торговые суда, то главным затруднением оказался недостаток эсминцев. Помощь пришла как и в 1917 году со стороны США, которые сохраняя нейтралитет, переуступили Британии 50 эсминцев из числа законсервированных после Версальского мира на основании принятого Конгрессом билля о передаче в аренду и займы вооружений (lease - lend bill). В обмен США получили от Британии ряд островов вдоль Атлантического побережья Америки для устройства морских и воздушных баз.

В результате начатой Германией беспощадной войны против английского и союзного тоннажа как подлодками и минными заграждениями, так и авиацией, потери международного судоходства резко возросли и с 1.V.1940 года за следующие 12 месяцев до 1.V.1941 года уже составили 4734407 гр.-т., включая в эту цифру потери судов при эвакуации англичан из Дюнкерка в 1940 году и из Греции в апреле 1941 года. Последние 2 операции обошлись англичанам в 304340 гр.-т. Со времени отступления из Дюнкерка средняя норма месячных потерь на протяжении года держалась на уровне 394534 гр.-т. В эту цифру входили потопления судов рейдерами, авиацией, артиллерийским огнем, минами заграждения и подлодками.

В апреле 1941 года полные потери уже возросли до 135 судов с тоннажем в 589278 гр.-т., из которых 187054 гр.-т. приходилось на Средиземное море главным образом и в связи с эвакуацией из Греции и захватом германцами Крита. Эти все возрастающие потери вызвали серьезное беспокойство в Британских правительственных кругах.

Положение британского и союзного судоходства в связи с ростом гибели тоннажа было освещено английским министром судоходства Рональдом Кросс в его выступлениях и в докладе Королевскому Императорскому Обществу в мае 1941 года.

Прежде всего он констатировал, что со времени Дюнкерка и после капитуляции Франции Англия стала терять больше тоннажа, чем могла возместить всеми средствами, а это грозило отозваться на ходе военных операций. Средняя недельная норма потерь британских, союзных и нейтральных судов до конца декабря 1940 года держалась на

уровне близком к 63000 тонн, если исключить Дюнкерскую эвакуацию. В расчете на годовой срок это привело бы к потерям тоннажа на 3276000 гр.-т. Но после падения Франции потери были особенно тяжелы и в сентябре уже достигли 100000 тонн в неделю, после чего благодаря принятым мерам несколько снизились. Помогла помощь США, передавших Британии 50 эсминцев и начавших переводить свои суда в руки нейтральных регистровых обществ, чтобы они под иностранным флагом могли доставлять Британии нужные грузы. Опыт показал, что располагая необходимой морской и воздушной силой можно свести потери от действий подводных лодок до предела, при котором можно покрывать убыль тоннажа введением в эксплуатацию новых судов. Интенсифицируя судостроение в Британской империи и США, можно было надеяться не только достигнуть равновесия тоннажа, но и увеличивать его. К этому, по заявлению м-ра Кросс, были приняты все необходимые меры. На британских островах коммерческое судостроение усиленно до предела совместимого с ускоренным строительством кораблей всех типов для военного флота. К постройке коммерческих судов привлечены все судостроительные ресурсы Канады и Австралии, а также судоремонтные средства в Южной Африке.

В Канаде приступлено к постройке для британского правительства 18-ти больших пароходов с их механизмами после длительного перерыва в судостроении со времени окончания первой мировой войны. Канада также получила обширную программу постройки легких сил флота как корветы, тральщики и катера. Также большие заказы приняты ее судоремонтными предприятиями на сумму свыше 3-х миллионов фунтов.

В программу Австралии включена постройка эсминцев класса Tribal, механизмы для которых заказаны предприятиям в Квинсланде.

Сравнивая потери судов в текущую войну с войной 1914 – 18 г., м-р Кросс напомнил, что в первый год по введении конвоев потери были около 3,5 миллионов гростонн, тогда как за весь 1940-ой год было потоплено германскими военными кораблями 4,3 милл. тонн. Однако в наихудший 1917-ый год потери достигли 6000000 тонн. Подводная угроза может быть преодолена только комбинацией эффективной защиты коммерческих судов с параллельным максимальным строительством новых, что может быть осуществлено только по примеру прошлой войны развитием судостроения в США.

Сэр Артур Сальтер, парламентский секретарь министерства судоходства, осветил в интервью с корреспондентами американских газет, какую помощь тоннажем Британия рассчитывает получить США. В 1919 году верфи США спустили на воду 3 милл. тонн после годовой подготовки. «Не вторгаясь в американскую политику, Британия может уверенно рассчитывать в настоящей войне на такую же непрерывную помощь в постройке новых судов на верфях США».

Далее сэр Артур отметил, что британский тоннаж до конца марта 1941 года сократился только на 3% (600000 гр.-т.). В мирное время 1/3 импорта поступала на иностранных судах, а теперь Британия взяла в чартер 4000000 тонн союзных и нейтральных судов и приобрела в США свыше 500000 тонн старых, но еще годных для эксплуатации судов.

На вопрос, была ли бы достаточна американская программа в 4 милл. гр.-т., Сальтер ответил, что строительство судов в таком масштабе вместе с судостроением Британской империи дало бы достаточный перевес над потерями британского, союзного и нейтрального тоннажа даже, если бы они продолжались на повышенном уровне последних месяцев. При этом, однако, он добавил: «Имея ввиду угрозы Гитлера усилить подводную кампанию и учитывая, что более длинные дни наступающих летних месяцев будут благоприятствовать атакам германских воздушных сил на наши суда, а также учитывая растущие потребности в тоннаже в военных операциях, очевидно мы должны

сделать все возможное для усиления британского коммерческого судостроения и получения нового тоннажа любыми возможными средствами». ⁶

Некоторый свет на положение британского судостроения пролил премьер Черчилль в своей речи 9 апреля 1941 года.

Он заявил, что поражение подлодок и надводных рейдеров вполне достижимо, но является всецело вопросом, зависящим от выделения надежных эскортов при конвоях коммерческих судов. Тот факт, что США выделили 10 своих таможенных мореходных куттеров в 2000 тонн для совместной с британским флотом охраны побережья Северной Америки, чрезвычайно облегчил работу флота по поддержанию безопасности главных морских путей и доказывает, что правительство США решило оказывать Британии всякую возможную помощь на морях. Выделенные суда быстроходны, хорошо вооружены, с большим радиусом действия и чрезвычайно полезны для охраны эскортов на удаленных от британских берегов районах.

Угрозы Гитлера начать интенсивную подводную войну сказались с конца февраля 1941 года, когда обрушились одновременные удары надводных рейдеров и подводных лодок. По данным, опубликованным Адмиралтейством, потери за март месяц составили:

За неделю, окончившуюся	Число судов	Гросс-тонн
23 февраля	14	60868
2 марта	29	148038
9 марта	25	98832
16 марта	23	71773
23 марта	17	59141
30 марта	20	77575

Кроме того позже были получены дополнительные сведения о потопленных судах рейдерами Scharnhorst и Gneisenau базировавшимся на Брест.

Потоплено рейдерами в неделю закончившуюся:

За неделю, окончившуюся	Число судов	Гросс-тонн
23 февраля	6	31000
16 марта	14	74325

Общий итог мартовских потерь достиг почти 450000 гр.-тонн.

15 июля 1941 г. Британское Адмиралтейство в последний раз опубликовало данные о потерях и объявило, что в дальнейшем печатанье сведений через регулярные промежутки времени о потоплениях судов неприятелем будет прекращено, так как этим путем врагу сообщаются ценные сведения, из которых он быстро может делать выводы о эффективности предпринимаемых действий. Но Адмиралтейство обещало, что общие обзоры положения на море по мере возможности и необходимости будут доводиться до сведения населения.

С начала войны до 1.VII.1941 года неприятелем было потоплено:

британских	1078 судов с тоннажем	4603132 гр.-т.
союзных	334 судов с тоннажем	1498047 гр.-т.
нейтральных	326 судов с тоннажем	1014943 гр.-т.

⁶ *The Marine Engineer*. 1941 г., март, стр. 52 и апрель, стр. 69

Всего 1738 судов с тоннажем 7118122 гр.-т.

За квартал I.IV – I.VII.1941 г. потери составили:

за апрель британских судов	72 на 346208 гр.-т.
за май	77 на 380035 гр.-т.
за июнь	52 на 220284 гр.-т.

Итого: 201 на 954527 гр.-т.

Включая же союзные и нейтральные суда полные потери за этот период составили:

апрель	-	135	на 589273 гр.-т.
май	-	104	на 497847 гр.-т.
июнь	-	79	на 329206 гр.-т.

Всего: 318 судов на 1416,416 гр.-т.

Сравнение потерь за первое полугодие 1941 года со вторым полугодием 1940 года обнаружило рост потопления судов на 240000 т.

Приводя данные о потерях тоннажа Германией, Адмиралтейство отметило, что в связи с разрушением английской авиацией железнодорожных узлов и сооружений германцам приходится все более пользоваться морскими сообщениями вдоль своего побережья. Также в связи с операциями в Ливии они принуждены поддерживать усиленные связи между Африкой и Италией, что повело к сильному росту их потерь тоннажа, особенно в Средиземном море, уничтожаемого английскими надводным и подводным флотом.

Общая цифра потерь неприятеля с начала войны до 10-го июля 1941 года Адмиралтейством была исчислена в 3391000 гр.-т.

Германцы по заявлению Адмиралтейства публикуют явно завышенные сведения о потерях британцев и союзников. Так за июнь они совместно с итальянцами по их заявлению потопили 876783 тонны, то есть цифра действительных потерь была преувеличена на 1653.⁷

Черчилль, выступая в конце октября 1941 г. в Палате Общин, заявил, что потери британского, союзного и нейтрального судоходства за III-й квартал 1941 года составили только одну треть от II-го квартала. Так как за период апрель-июнь 1941 г. было потоплено 1416416 гр.т., то следовательно потери снизились за квартал приблизительно до 473000 гр.-т. Далее 12 ноября Черчилль привел дополнительные данные, которые говорили о значительном улучшении положения на морях.

За 4 месяца март-июнь потери составили кругло свыше 3-х милл. гр.-т., в среднем – 500000 т. в месяц.

За следующие 4 месяца с июля по сентябрь было потоплено 750000 т. или только по 180000 в среднем за месяц. Учитывая покрытие полученное от нового судостроения, Черчилль заявил, что действительное уменьшение тоннажа за последние 4 месяца составило меньше 1/5 от потери за предыдущий период. Это было достигнуто несмотря на то, что никогда не было в действии больше подлодок и авиации дальнего действия, чем за последние 4 месяца. Это давало полное основание полагать, что Британия сможет поддерживать на требуемом уровне свой морской транспорт до того времени, когда начнет

⁷ *The Shipbuilder and Marine Engine Builder, август 1941 г., стр. 269*

поступать большое пополнение тоннажа благодаря большой американской программе судостроения на 1942-ой год.

На основании этих предположений можно было ожидать, что к 1943-му году свободолобивые державы будут располагать таким количеством тоннажа, которое даст им возможность вести десантные операции, далеко превышающие британские возможности 1941 года.

В то же время Черчилль констатировал, что потери держав оси за последние 4 месяца были особенно тяжелы и составили не менее 1000000 гр.-т., а в Средиземном море неприятель был лишен возможности посылать подкрепления и снабжение своей армии в Африке.

Черчилль закончил свое заявление напоминанием, что «германцы и итальянцы хвастались взять Суэц к концу мая 1941 г., но видимо это обещание останется невыполненным и к Рождеству 1941 г. А это уже является большим достижением, чем можно было рассчитывать, когда Италия объявила Британии войну, а Франция дезертировала 16 месяцев назад». ⁸

Таким образом, 1941-ый год заканчивался для Британии при относительно благоприятных перспективах, позволявших предполагать, что наиболее тяжелый период войны, связанный с крушением Франции, уже остался позади и далее конъюнктура на морях начнет улучшаться. Опасность вторжения Гитлера на Британские острова, угрожавшая до конца 1940 года, уже миновала, а потери в битве за Атлантику начали существенно снижаться. Хотя тоннаж и уменьшился, но помощь США и мобилизация судов союзников позволяла покрыть убыль.

На конец июля 1941 года коммерческий флот союзников, работавший на кооперированных началах с британским, насчитывал:

Таблица №10

Коммерческий флот союзных с Британией стран, предоставленный Британии.

Страны	Число судов	Гросс-тоннаж
Норвегия	719	3250000
Нидерланды	480	2250000
Греция	240	1000000
Свободная Франция	92	400000
Бельгия	54	200000
Польша	32	100000
Итого:	1617	7200000

До 1-го июля 1941 г. союзники Британии понесли значительные потери в 335 судов с тоннажем 1500000 гр.-т.

Потери с этого времени до ноября были незначительны.

⁸ *The Shipbuilder and Marine Engine Builder, дек. 1941 г., стр. 359*

Глава VI. ПОТЕРИ МИРОВОГО ТОННАЖА за 1942 и 1943-й ГОД

§15. Поддержка британского судоходства Соединенными Штатами до их вовлечения в войну

С началом мировой войны 1-го сентября 1939 года США остались нейтральными и по примеру 1914 года первоначально не вмешивались в европейский конфликт исходя из позиций изоляционизма, сильно окрепших в Америке после Версальского мира.

Однако США, руководимые Рузвельтом, занимали позицию доброжелательную к Англии и оставаясь нейтральными начали подготовку к войне, так как под влиянием политики невмешательства они сильно ослабили подготовку своих вооруженных сухопутных и морских сил.

США не использовали своевременно лимитов, установленных для них Вашингтонским и Лондонским соглашениями в отношении тоннажа кораблей военного флота, а американское торговое судостроение пришло в совершенный упадок и все верфи, построенные для этого назначения в 1917 – 18 году, были ликвидированы. Торговое судоходство и военная промышленность также переживали кризис.

Однако президент Рузвельт ясно предвидел неизбежность вовлечения США в войну на стороне демократических государств, чтобы парализовать завоевательные планы гитлеровской Германии, в конечном счете, угрожавшим США.

С самого начала войны Рузвельт стал на путь непризнания германских методов войны на море, нарушавших права и интересы нейтрального судоходства, а поэтому начал оказывать Британии материальную и финансовую поддержку совместимую с положением формального нейтралитета. Одновременно внутри страны он проводил программу вооружений и мобилизации промышленности, чтобы подготовить США к отпору в случае посягательств на их права и свободу извне, чтобы подвести базу законности под помощь, оказываемую Британии и другим демократическим государствам воюющим с Германией. Рузвельт провел через Конгресс закон о сдаче в займы и в аренду вооружений (Lease-Lend Bill), который получил утверждение 11 марта 1941 года, а ассигнование фондов для его реализации было одобрено 27 марта.

Еще раньше, в декабре 1940 года, 2-мя частными судостроительными фирмами в США были приняты заказы британского правительства на постройку 60-ти грузовых судов по 7200 гр.-т. (1000 тонн дедвейт) для пополнения коммерческого тоннажа.

Вслед за этим Морской Комиссией США была проведена чрезвычайная программа коммерческого судостроения на 200 судов по 1000 тонн дедвейт, однотипных с заказанными британцами. Программа получила утверждение Конгресса 5 февраля 1941 года и предназначалась в качестве пополнения государственного флота США.

Председатель Американского Бюро Судоходства м-р Дж. Льюис Люкенбах, характеризуя состояние американского судоходства к середине 1941-го года, сообщил, что за первое полугодие 1941 года было выпущено 40 мореходных судов с тоннажем в 326789 гр.-т., а за весь год ожидается окончание (строительства)⁹ от 110 до 115 судов с тоннажем в 1 милл. гр.-т.

За 2 предыдущих года было построено:

в 1939 году	-	28 судов на 241052 гр.-т.
в 1940 году	-	53 судна на 444703 гр.-т.

⁹ От составителя - вероятно пропущено: «строительства»

Состав коммерческого флота США, включая только суда свыше 2000 гр.-т., был следующий:

Дата	Пассаж. суда		Грузовые		Танкеры		Всего	
	Число	Гр.-тонн	Число	Гр.-тонн	Число	Гр.-тонн	Число	Гр.-тонн
1.IX.1939	156	1306999	811	4078774	366	2691106	1333	8076879
1.VII.1941	112	748853	677	3506516	347	2559935	1136	6815304
Уменьшение	44	558146	134	572258	19	131171	197	1261575

Уменьшение количества судов с 1.IX.1939 г. произошло вследствие того, что с начала войны в Европе правительство США переуступало старый тоннаж нейтральным странам, до 500000 гр.-т. было предоставлено Англии для поддержания судоходства, часть судов была отдана в аренду под иностранные флаги, а некоторые пассажирские и танкерные суда были реквизированы для нужд армии и флота.

Всего из состава коммерческого флота за это время выбыло для этих назначений 303 судна с тоннажем 2134000 гр.-т., которые значительно перекрыли построенные за это время 106 судов с тоннажем 827674 гр.-т.

Так как американское судостроение не могло явиться источником немедленного пополнения убыли тоннажа Британии и нейтральных стран, то президент Рузвельт пошел на другой шаг и добился реквизиции бездействовавших судов держав оси, интернированных в портах США в связи с военными действиями, но при условии, что они будут поддерживать сообщения между нейтральными странами в Западном полушарии и не будут передаваться воюющим державам без особого разрешения президента. В их число попало 84 судна с тоннажем 459000 гр.-т., включая и французский лайнер Нормандия.

В число этих судов входило:

11 – французских

28 – итальянских и 2 германских.

Кроме того до 70 судов, изъятых из эксплуатации в большом и малом каботаже в прибрежном судоходстве США, были переданы для британской регистрации, а также заключено соглашение с Британией о передаче ей 200 судов из вновь строящихся в США по чрезвычайной программе Морской Комиссии сверх ранее заказанных британским правительством 60-ти грузовых судов. Наконец, было передано Британии 50 танкеров для службы вне военной зоны и начата постройка для нее многочисленного москитного флота.

Рузвельт считал себя вправе поддерживать британское и мировое судоходство, так как отрицал германское право топить в открытом море торговые суда и защищал свободу морей, тем более, что германцы перед войной сами приняли обязательство отказаться от методов неограниченной войны на море против торговли.

Выступая по радио 28 мая 1941 года, Рузвельт констатировал, что потери мирового судоходства более чем вдвое превышали соединенный выпуск судов с верфей Британии и США. Один британский выпуск составлял менее одной трети того тоннажа, который топили фашистские государства.

Английская пресса из этого заявления Рузвельта делала вывод, что поддержание равновесия тоннажа на постоянном уровне может быть достигнуто только при максимальном развитии коммерческого судостроения в США. Между тем за первые 4 месяца 1941 года потери держались на уровне 5 милл. т. при расчете на год, тогда как британ-

ское судостроение еще не достигло уровня 1918 года, когда было выпущено 138000 гр.-т., а американское еще только начинало развиваться. Хотя в США на 1.VII.1941 года в постройке числилось по регистрации 751 судно с гросс-тоннажем около 6 милл. тонн, но большинство заказов было выдано в мае 1941 года и их постройка только начиналась, а ряд судостроительных предприятий еще строил верфи, стапели и цехи для выполнения принятых заказов. Поэтому эффекта приходилось ожидать не ранее середины 1942 года. Со середины 1941 года отношения между США и Германией приняли крайне напряженный характер в связи с потоплением американского грузовика Робин Мур в Южно-Атлантическом океане 21 мая.

В своем послании Конгрессу Рузвельт объявил действия германцев «актом преступного нарушения международных законов». Был заявлен строгий протест Германии, на который быстро пришел отрицательный ответ, что Германия «придерживается политики топить всякое судно любой национальности перевозящее неприятелю товары объявленные германским списком контрабандой». На это Рузвельт ответил арестом германских и итальянских фондов и собственности, конфискацией судов, закрытием консульств, задержанием германских и итальянских подданных и привлечением многих из них к судебной ответственности за шпионаж.

Германия ответила аналогичными мерами. Американские ценности на 500 млн. долларов были арестованы в Германии и Италии.

7-го июля Рузвельт объявил Конгрессу, что по приглашению Исландского правительства американские морские силы совместно с Британией оккупировали остров и приняли на себя его охрану для предотвращения его захвата Германией. США не могли допустить перехода в ее руки этой важной стратегической позиции на подходах к берегам Америки со стороны Северо-Атлантического океана. 10-го августа состоялась встреча Рузвельта и Черчилля на борту крейсера США «Августа» и британского линкора «Принц Уэльский» и на совещании были установлены «известные общие принципы национальной политики обеих стран, на которых они основывают надежды установления лучшего будущего во всем мире». (Атлантическая хартия). Позже в своей речи во время «Рабочего Дня» Рузвельт подчеркнул солидарность Америки с демократическими державами в борьбе против общего врага, предпринявшего яростную попытку покорить весь мир.

В сентябре германцами было потоплено без предупреждения 5 американских судов.

Рузвельт, приравнивая эти действия к пиратству и морскому разбою, отдал приказ армии и флоту принять активные меры для защиты судоходства «в водах, которые мы считаем необходимыми для нашей обороны».

В результате этого решения с октября произошел ряд боевых столкновений между германскими подводными лодками и американскими конвойными миноносцами главным образом у берегов Исландии. 30 октября к западу от Исландии был потоплен американский эсминец Ревбен Джемс, который сопровождал конвой, причем погиб 101 человек команды из 145. Накануне был торпедирован танкер Салинас, но дошел до порта.

Гитлер заявил, что нападающей стороной были американцы и 8 ноября отдал приказ по флоту при встречах с судами США «не стрелять первыми, но защищаться, если они подвергнутся нападению», но в то же время германцы продолжали топить в открытом море встречные коммерческие суда всех наций.

В связи с нападениями на американские торговые суда Сенат принял 7 ноября постановление снимающее запрет устанавливать вооружение на коммерческих судах и разрешающее им вхождение в порты воюющих держав.

Вся эта создававшаяся обстановка и непримиримость противоположных точек зрения Соединенных Штатов и Германии в вопросе свободы морской торговли ясно показывала, что война стала неизбежна и столкновение должно произойти в ближайшее время.

В то же время в Тихом океане велись затяжные переговоры с Японией, которая добивалась признания фактического положения на Дальнем Востоке и снятия эмбарго на ввоз нефти.

Основные требования Японии были:

- 1) Прекращение всякой военной и экономической помощи Китаю.
- 2) Предоставить Китаю непосредственно иметь дело с Японией и рекомендовать Чунцину придти к соглашению с Японией.
- 3) Должна быть прекращена политика военного и экономического окружения Японии.
- 4) Должна быть признана Японская сфера влияния и предоставлено право Маньчжуго, Китаю, Индо-Китаю, Таи и Нидерландской Индии установить политические и экономические соглашения с Японией без всякого постороннего вмешательства.
- 5) Маньчжуго должно быть признано и никого не должно касаться, что там происходит.

Россия в это время настаивала, чтобы Великобритания и США выступили с совместным предупреждением об их интервенции в случае агрессии Японии в Сибири, так как такое предостережение могло бы удержать Японию от выступления.

Что касается США, то их политика в отношении Японии носила выжидательный характер, но они отказывались стать на точку зрения признания «совершившихся фактов».

С этой стороны противоречие точек зрения также не могло быть устранено переговорами, которые к концу 1941 года зашли в тупик.

§16. Начало войны на Тихом океане

В ночь на 7-ое декабря 1941 года японские самолеты и малы подлодки атаковали Пирл Харбор на Гавайских островах, являвшейся центральной базой в Тихом океане американского флота и авиации, а также одновременно японские самолеты и крейсера произвели нападение на американские острова Гуам, Мидуэй и Филиппины.

Японский морской десант высадился в английских владениях на полуостров Малайю севернее Сингапура, который подвергся также налетам авиации.

Американский сенат и палата представителей немедленно приняли решение об объявлении войны Японии. Одновременно война Японии была объявлена Британией, Канадой, Австралией, Новой Зеландией, а также Голландией и Голландской Индией. Аргентина заявила о нейтралитете.

11 декабря Германия и Италия объявили войну США. В столицах держав оси был опубликован союзный договор, по которому предусматривалось, что эти государства обязались «вести совместно всеми средствами войну», которую им якобы «навязали США и Англия», а также не заключать сепаратного мира.

Так США, в течение более 2-х лет остававшиеся нейтральными в европейской войне, были поставлены перед необходимостью одновременно вести войну в Европе с Германией и Италией, а в Азии и на Тихом океане – с Японией.

Прогноз Рузвельта, предвидевшего неизбежность этого поворота американской политики, «невмешательства» как и в 1917 году для защиты совместно с Англией демократии против фашистских государств, оказался правильным. Но уступив из-за этих колебаний инициативу действий в отношении выбора времени и места начала войны, США дорого заплатили за свою политику изоляционизма и долготерпения, получив тяжелый удар в Тихом океане, который вынудил их флот занять позицию пассивной обороны, а затем с большими трудностями отвоевывать утерянное. Восстановление понесенных потерь и подготовка «флота двух океанов» целиком заняли весь 1942-ой и 1943-ий годы, вызвав соответствующую затяжку войны. В течение 1942 года США и Англия понесли в Тихом океане ряд тяжелых потерь. В частности до 500000 тонн англо-американского и голландского тоннажа пополнили японский торговый флот, а значительное количество судов было потоплено во время операции в портах и морях Дальнего Востока.

Правда Япония при десантных операциях на островах Зондского Архипелага также утратила значительное число транспортных судов.

В конце 1941 года Япония располагала тоннажем в 5,6 млн. гр.-т. Принимая во внимание потери и вычитая суда негодные к океанской службе, можно определить ее эффективный тоннаж в 4,365 млн. гр.-т., а с захваченными судами он возрос до 4,8 млн. гр.-т.

К началу 1942 года в США начали поступать новые суда чрезвычайной программы начала 1941 года, что несколько облегчило первоначальные трудности с тоннажем, вызванные неожиданным развитием событий в Тихом океане. Англия не могла отвлечь с европейского театра сколько-нибудь значительных военно-морских сил для возмещения своих потерь, вызванных внезапным развитием военных действий в Тихом и Индийском океанах, а поэтому вся тяжесть ведения войны на новом театре легла на флот США, ослабленный потерями в Пирл Харбор (19 кораблей выведено из строя, в том числе 9 линкоров).

Япония же, получив временный перевес, за первые месяцы войны уничтожила все легкие силы союзников, 2 английских линкора, завладела Сингапуром и всеми островами до северных подходов к Австралии.

В силу этой военной обстановки вступление США в войну не облегчило положения на морских театрах войны в Европе, так как ослабленный флот США всецело был отвлечен для защиты последних позиций к северу от Австралии.

Поэтому все трудности Англии в борьбе за коммуникации на Атлантическом океане сохранились. Этим воспользовались германцы и усилили подводное наступление вдоль восточного побережья США и Канады. Потребовалось срочно организовывать береговую патрульную службу для охраны огромного северного побережья Северной Америки, на что было отвлечено большое количество судов, которые могли быть пригодны для эскортирования конвоев. Пока было создано охранения всего побережья Америки, положение на Атлантическом океане очень осложнилось в течение всей первой половины 1942 года. Когда же защита берегов США было организована на тех же началах, как в Англии с использованием ее боевого опыта, тогда германцы переместили главные силы своего подводного флота в центральную часть Атлантики, равно удаленную от обоих берегов с запада и востока.

Расчеты Англии на скорое поступление из США большого количества эскортных судов и тоннажа новой постройки не оправдались, между тем потери за 1942-ой год резко возросли, так как для неприятеля со вступлением в войну США увеличилось количество объектов нападения.

В течение 1942-го года ни Англия, ни США не публиковали никаких сведений и информации о потерях коммерческого тоннажа.

Постепенно главное внимание обеих стран сосредоточилось на Средиземном море и на северной Африке, где назревали важные события в связи с успешным наступлением Роммеля на Египет. На этом важном оперативном направлении назревала серьезная угроза перерыва морских сообщений через Суэц и проникновения германцев в переднюю Азию. Предвидя эту опасность, союзники решили втайне подготовить достаточные десантные силы, чтобы изменить положение в северной Африке и ликвидировать успехи Роммеля.

Эта северно-африканская экспедиция потребовала от англичан и американцев сосредоточения крупных сухопутных сил и отвлечения большого количества тоннажа для проведения этой ответственной и важной операции. Трудность еще возрастала в силу положения в Атлантическом океане, где подводная опасность еще не была преодолена. А в Средиземном море сохранялся итальянский флот и энергично действовала германская авиация, базировавшаяся на Италию, Балканы, Сицилию и Крит.

§17. Британская организация управления морским транспортом

В Британии еще в войну 1914 – 18 г.г. было создано Министерство Морского Транспорта в связи с реквизицией всего тоннажа и необходимостью подчинить системе конвоев все морское и океанское сообщения. В новое министерство тогда же был включен Департамент Транспортной Службы Адмиралтейства, который ранее ведал организацией морских экспедиций еще в Крымскую войну, затем во время Англо-Бурской войны и наконец при подготовке Галлиполийской операции.

По окончании войны 1914 – 18 г.г. Военный Кабинет решил в 1921 году, что ликвидируемое министерство Морского Судостроения должно быть включено не в состав Адмиралтейства, а должно образовать самостоятельный Департамент Коммерческого Флота при Министерстве Торговли и Промышленности (Board of Trade). На него же было возложена разработка законодательных мероприятий по вопросам торгового судостроения.

Для связи с Адмиралтейством было установлено, что директор Департамента Коммерческого Флота одновременно должен возглавлять отдел Адмиралтейства, ведающий вопросами мобилизации коммерческого флота и морским транспортом военного времени.

С началом войны 1939 года этот Департамент был развернут в самостоятельное Министерство Судостроения и составил его основное ядро, а позже он развился в Министерство Военного Транспорта, ведающее всеми военными сообщениями – морскими, сухопутными и воздушными.

На его Департамент Морского Транспорта легла огромная работа, непрерывно расширявшаяся по мере развития широких десантных операций.

Достаточно сказать, что между летом 1940 и 1942 года им была проведена переброска миллиона человек на Ближний Восток, а в конце 1942 года подготовлена высадка полумиллионной армии в Северную Африку. Всего же на судах его Транспортной Службы только в за 1942 год было перевезено, включая и гражданских пассажиров, 2500000 человек. Между тем в мирное время полное число пассажиров, перевозимых, перевозимых с Британских островов во внеевропейские страны, едва составляло четвертую часть этого количества.

В мирное время Департамент Судостроения ведал всеми планами использования коммерческих судов во время войны. Им были собраны сведения обо всех британских

судах, которые могли быть использованы для самых разнообразных целей. Были получены общие чертежи расположения, спецификации, высоты межпалубных пространств, род топлива, а также данные о его расходе. Были составлены предположения использования всех судов для наиболее подходящего для них рода службы. При поступлении от Военного или Морского министерства требования на коммерческое судно для какого-либо специального назначения заявка со всеми условиями и заданиями передается в Департамент Морского Транспорта, который на основании имеющихся у него сведений производит подбор наиболее подходящего судна и согласует выбор с отделением того же министерства, задающим распределение тоннажа. Затем выбранное судно подготавливается для службы при морских, воздушных или сухопутных силах. Но если судно передается для включения в состав военного флота, то все необходимые переделки производит само Адмиралтейство.

Оборудование судов применительно к их назначению всегда производится Департаментом Морского Транспорта на частных заводах, но с ведома Адмиралтейства. Окончательная подготовка к плаванию, снабжение и комплектование личным составом выполняется портовыми властями. Когда судно готово к плаванию и нагружено, Департамент Морского Транспорта должен озаботиться включением к назначенному сроку в соответственный конвой и согласовать его отплытие.

На обратном пути недогруженные суда могут принимать гражданские грузы. По выполнении задания освобожденные суда снова поступают в распоряжение Министерства Военного Транспорта для перевозки общих грузов, о чем заранее уведомляется отдел распределения и использования тоннажа.

Департамент Морского Транспорта с начала войны был тесно связан с Оперативным Отделом Военного Штаба для подготовки предстоящих операций. По заданиям штаба в свое время были подготовлены следующие большие экспедиции: в сентябре 1939 года – во Францию, в 1941 году – сначала в Норвегию, затем на Мадагаскар, в 1941 году – на Ближний Восток и в 1942 году – в северную Африку.

Для переброски полевой армии во Францию потребовалось 174 судна, которые сделали 400 рейсов и доставили к месту назначения людей, танки, вооружение, механизированный транспорт и бензин.

Экспедиция в северную Африку в ноябре 1942 года уже потребовала для перевозки 500 океанских больших судов, а до конца февраля 1943 года обслуживанием союзных армий на местах их действия вдоль северного берега Африки было занято 780 судов. Помимо 500000 человек было перевезено до 10000000 тонн военных грузов.

При организации высадки в Сицилию было уже использовано совместно с американской администрацией военного судоходства до 2500 судов разного размера, в том числе большое количество десантных барж, буксиров и понтонов. Корабли военной охраны в это число не включается.

Механизация армии сделала операции этого рода необычайно сложными. Перевозка танков, транспортеров, тяжелой артиллерии и других тяжеловесов необычайных размеров создали ряд трудностей при производстве операций погрузки и разгрузки совершенно необычных в коммерческой практике. Но все они были успешно преодолены и все крупные операции, несмотря на огромные скопления судов, были проведены в точности по заранее утвержденному расписанию в соответствии с планом каждой операции.

Подготовка всех судов к плаванию и синхронизация их передвижений с поступлением в порты людей и грузов требует точного планирования морских и сухопутных перевозок, что достигается тесным координированием работы Департамента морского

транспорта Министерства военных перевозок с Адмиралтейством, Военным Министерством и Воздушными Силами.

Помимо специальных задач подготовка крупных десантных экспедиций на Департаменте Морского Транспорта лежит также оперативное управление всеми регулярными морскими перевозками для обеспечения всех жизненных потребностей как самой Британии, так в значительной доле и ее союзников.

Каждый месяц огромные количества грузов как боевых, так и для гражданской службы перевозятся по всем путям Атлантического океана из Америки, Соединенных Штатов, Африки, доминионов и всех колоний Британии. За год эти грузы составляют десятки миллионов тонн, а тысячи приходящих и уходящих с Британских островов судов все должны быть охвачены строгим расписанием их движения и включены в соответственные надежно охраняемые конвои.

Хотя громоздкая организация передвижения судов в составе конвоев и понизила эффективность использования тоннажа, что потребовало увеличения его численности приблизительно на 30%, но в настоящее время уже немыслимо одиночное неорганизованное плавание не охраняемых трампов. Все возражения и сомнения в целесообразности конвоев уже отпали и теперь только идет работа по усовершенствованию организации судоходства на основе движения грузовых и пассажирских судов в составе конвоев.

В совете при Министерстве Морского Транспорта привлечены все видные представители судоходных компаний.

Так как работа по управлению морским транспортом являлась чрезвычайно важной для хода военно-морских операций и для всего существования Британии, то до сих пор она была строго засекречена. Только в начале 1943 года были переданы для опубликования некоторые общие сведения об итогах работы Министерства Военных Перевозок, а также появились снимки и фильмы, характеризующие наиболее интересные моменты погрузки и высадки десантов, движения конвоев и отражения подводных и воздушных атак на них.

Выступая в начале 1941 года по вопросам судоходства, Черчилль сказал: «Ничто не доказано так неопровержимо, как то, что хорошо охраняемые конвои, в особенности, если они прикрыты авиацией дальнего действия, одерживают верх над подводными лодками, – и тут же добавил, – Война против подводной опасности продолжает занимать первое место в наших планах и действиях».

§18. Организация британских конвоев.

Контр-адмирал Барджес Ватсон, который в течение 2-х лет занимал пост коммодора атлантических конвоев и провел 20 последовательных конвоев без всяких потерь, выступил с докладом, в котором дал яркую картину постановки современной конвойной службы и охарактеризовал высокий дух, преобладающий среди моряков торгового флота в битве за Атлантику. Благодаря их самоотверженной работе удавалось до конца 1941 года держать потери тоннажа на уровне одной десятой той величины, которая была необходима германцам, чтобы парализовать британские коммуникации через Атлантику. Но тем не менее угроза подводной опасности не может быть устранена до конца и будет существовать до полной победы над врагом.

Адмирал Барджес Ватсон огласил интересный факт, что при английской конвойной системе иногда следует до 100 кораблей в одном соединении. Рост численности состава конвоев привел к созданию двух новых командных постов: вице-коммодора и коммодора тыла. На эти должности принято 39 отставных офицеров военного флота и 22 старших офицера коммерческого флота с большим опытом, которые водят конвои через

океан. Для береговых конвоев набрано 22 коммодора из бывших старших офицеров резерва Королевского флота.

Размеры современных конвоев являются удивительными для тех моряков, которые еще не так давно считали предельным маневренным составом конвоя в 20 единиц и на конвой в 45 судов уже смотрели с большим беспокойством, считая его допустимым лишь в случае крайней необходимости.

Но практика доказала, что офицеры и команды коммерческого флота отлично управляют теперь с конвоями в 100 судов и маневрируют в их составе с такой точностью, которая раньше казалась недостижимой. Германцам в их прибрежном судоходстве также приходится придерживаться системы конвоев, но у них часто на 3 грузовых судна приходится 7 конвоиров, что, однако, их не спасает от ударов с воздуха, подводных атак и нападений надводных кораблей. Резкий контраст германских конвоев с достижениями английской системы доказывает, насколько англичане увереннее чувствуют себя в море и кто фактически является хозяином океанских путей.

Эта уверенность в своих силах в значительной мере опирается также на вооружение всех коммерческих судов противолодочной и зенитной артиллерией и обучение моряков коммерческого флота пользованию артиллерийским вооружением.

Благодаря собственной артиллерийской защите всех коммерческих судов количество потопленных британских, союзных и нейтральных судов от атак германской авиации сократились к декабрю 1941 года всего до 8% от того числа гибели судов, которое имело место вследствие атак авиации в апреле того же года.

Организация охранной службы эскортных кораблей и авиации освещена в дальнейшем при описании всех стадий битвы за Атлантику.

§19. Потери тоннажа за 1942-й год.

В течение 1942 года германское морское командование смогло значительно усилить борьбу против морских сообщений союзников за счет многочисленного поступления подводных лодок новой массовой постройки. Адмиралтейство в этот период прекратило всякую информацию о потоплениях противником коммерческих судов, а германские сведения были явно завышены. Поэтому англо-американская печать не осветила вопроса о потерях за первый год войны после присоединения США к Объединенным нациям. Первые сведения о тяжелых потерях тоннажа за 1942 год проникли в общество и в техническую специальную прессу после осуждения в американском сенате комитетом сенатора Трумэна бюджетных ассигнований на коммерческое судостроение в заседании 21 апреля 1943 года. Комитет Трумэна впервые выявил, что приблизительно 12000000 тонн дедвейт союзного тоннажа было потоплено за предыдущий год, то есть более чем весь построенный за 1942 год новый тоннаж, выпущенный совместно верфями США и Великобритании. Число потопленных судов не было названо, но было отмечено, что верфи США выпустили за предыдущий год 746 судов с тоннажем 8090000 тонн дедвейт.

Так как Британия с Канадой за тот же срок построили около 2500000 тонн дедвейт, то следовательно все пополнение тоннажа за счет нового судостроения составило около 10600000 дедвейт и в итоге за 1942-ой год получился дефицит около 1400000 тонн дедвейт или несколько менее 1000000 гр.-т. Эти заявления вызвали в Англии и США значительное беспокойство и запросы в американском сенате и английском парламенте. Цифры сенатора Трумэна оспаривал морской министр США Нокс.

Сенатская комиссия потребовала объяснений у председателя морской комиссии контр-адмирала Эмори Лэнда и у администратора по делам реализации билля о сдаче займы и в аренду вооружений Е. Р. Стеттиниуса. Адмирал Лэнд не оспаривая цифр Трумэнского комитета, указал, что с начала 1943 года выпуск американских судов значительно перекрывает потери. Он сказал: «Если мы отстали за 1942-ой год на 1000000 тонн, то к концу марта уже покрыли эту потерю, а в будущем будем перекрывать выпуском новых судов все потери объединенных наций. Однако подводная опасность до конца не устранима. Она подобна распространенному насморку, который можно вылечить, но от которого нельзя избавиться до конца».

Стеттиниус заявил, что потери грузов передаваемых займы от затопления судов составляют не более 5%.¹⁰

Комиссия сената признала положение «тяжелым, но не катастрофическим» и как средство к преодолению подводной опасности установила следующие мероприятия:

- усиленное строительство новых судов и эскортных кораблей,
- комбинированное использование эсминцев и самолетов береговой авиации, для борьбы с подводными лодками,
- применение эскортных авианосцев и самолетов береговой авиации, приспособленных для борьбы с подлодками,
- использование охотников за подлодками, вооруженных новой специальной аппаратурой, дающей возможность их обнаруживать.¹¹

Выступление Черчилля в парламенте 11 февраля 1943 года после совещания с Рузвельтом в Касабланке отчасти затронуло вопрос о развитии борьбы с подводной опасностью. По этому вопросу им было сделано следующее заявление:

«Мы несем на море весьма крупные потери, которые мешают нам и задерживают наши операции. Однако борьба против подводных лодок протекает успешно и в ней мы уже взяли верх.

Со вступлением США в войну их судостроение было доведено до грандиозных размеров.

В 1943 году должны быть выпущены 13 миллионов гр.-тонн. За последние 6 месяцев строительство новых судов, в том числе американское и крупное канадское судостроение, превысило все потери объединенных наций свыше чем на 1250000 гр.-тонн. Это еще немного, но это уже представляет довольно существенное «ничто». Мощный поток американских судов нарастает из месяца в месяц, а потери за последние 2 месяца были самыми низкими за годичный срок.

Число германских лодок возрастает, но растут и их потери, улучшаются методы защиты караванов. Однако мы не можем допустить, - продолжал Черчилль, - подобного масштаба потерь, хотя бы они перекрывались новым строительством и не являлись для нас смертельными. Хорошо защищенные караваны с войсками почти не несли потерь. Из 3-х миллионов солдат переброшенных через моря и океаны под защитой английского флота погибло только 1348 человек. Из 2200 судов с войсками гибнет только одно судно. Лучше предотвратить потопление судна, чем выстроить новое.

Поэтому за последние 6 месяцев Англия и Соединенные Штаты усиливают строительство конвойных кораблей, оснащенных всеми новыми орудиями противолодочной борьбы, даже за счет сокращения выпуска новых коммерческих судов.

¹⁰ *Army and Navy Journal*, май 29, 1943 г., стр. 1120

¹¹ *Marine Engineering and Shipping Review*, май 1943 г., стр. 169

Темпы потопления подводных лодок противника непрерывно растут, а их разрушительная мощь падает.

В первый год войны каждая лодка до своей гибели, топила в среднем 19 судов, во 2-ом – 12, а в третьем – 7,5.

В отношении судоходства к концу 1943 года мы будем находиться в лучшем положении, чем сейчас, а к концу 1944 года положение еще улучшится, если предположить, что война продлится до того времени... Увеличение тоннажа дает возможность наносить врагу более тяжелые удары. От превышения выпуска новых судов над потерями зависит размер того бремени, которое мы можем снять с России, а также зависит и то, как скоро кончится война». ¹²

§20. Этапы битвы за Атлантику в 1943 году.

Германская тактика в подводной войне непрерывно менялась применительно к обстановке. В интенсивности подводных атак наблюдались приливы и отливы.

Еще в войну 1914 – 18 г.г. вспышки активности подлодок приходились на февраль и достигали максимума в мае – июне, а к осени подлодки стягивались в значительном количестве к своим базам, ремонтировались, перевооружались, сменяли личный состав и готовились к следующей кампании.

Иногда ослабление атак англичане ошибочно приписывали эффективности принятых ими мероприятий (Дуврское заграждение 1916 г.), тогда как в действительности германское командование лишь производило перегруппировку своих сил или накапливало лодки для более сильного удара, связанного с новым этапом войны или применением измененной тактики.

То же явление периодичности подводного натиска наблюдалось и в современной войне.

В начале марта 1943 года в Германии произошла смена руководства морскими силами.

Морской министр Рэдер, готовивший с 1935 года германский флот к войне, был Гитлером смещен и на его место назначен адмирал Денниц, фанатик подводной войны, считавший, что в 1917 – 18 г.г. Германия была на пороге победы, если бы усилила свое напряжение. Денниц с 1916 года был командиром подводной лодки, которая незадолго до окончания войны была затоплена в Средиземном море, а сам Денниц был взят в плен англичанами. В плену он симулировал сумасшествие и вынес к англичанам непримиримую ненависть.

По сведениям английской газеты Times снятие Рэдера сопровождалось очисткой флота от целой группы старых опытных адмиралов, его сподвижников. Был удален даже адмирал Карлс, который считался способным моряком, приобретшим популярность во время норвежской кампании и командовавший северной группой. На его место был назначен вице-адмирал Кимметс бывший командир «Блюхера».

Южная группа, включавшая Средиземное и Черно моря, была поручена адмиралу Фрике, единственному оставленному на командном посту из числа служивших при Рэдере. Эти перемены в командовании германским флотом заставляли ожидать новой вспышки подводной войны.

Денниц ввел тактику массовых подводных атак по принципу «волчих стай», что в период недостатка у союзников эскортных судов принесло им некоторый временный

¹² «Правда» от 13.II.1943 г., стр. 4

успех. Чтобы обеспечить возможность длительного крейсерства лодок вдали от баз без необходимости возвращаться к своим берегам для пополнения топлива и запасов, Денниц ввел подводные суда для снабжения отрядов нефтью, так как надводные танкеры попадали в руки неприятеля. Сборы отрядов и прием топлива происходил в районах не посещаемых судами вне основных путей.

Союзники ответили на усиление подводной войны воздушными бомбардировками портов, служивших опорными пунктами для отрядов подлодок, и разрушением судостроительных и промышленных предприятий, обслуживавших подводный флот. Так как воздушная война вызывала панику среди германского населения, то германские радиопередачи для его успокоения начали сообщать, что воздушная опасность может быть преодолена, если лишить Англию подвоза жидкого топлива, а эту задачу призваны осуществить подводные лодки в Атлантике.

К началу 1943 года охрана английских караванов значительно усилилась благодаря готовности большого количества эскортных судов и в особенности после вступления в строй малых эскортных авианосцев типа Battler, построенных в США. Их эффективность была проверена на опыте сопровождения транспортных караванов с войсками в северную Африку, что было признано самими германцами. Официальный германский радиопередачик адмирал Лютцов, объясняя германскому населению 28 апреля 1943 года, почему германские подлодки не смогли пресечь высадку англо-американской экспедиционной армии в северную Африку, заявил: «Наши подлодки встретились с многочисленной и чрезвычайно искусно организованной защитой». Авиация в качестве средства обороны против подлодок оказалась особенно полезна тем, что лишила их главного преимущества, делавшего их неуязвимыми. Была преодолена их скрытность в подводном положении. Неожиданность и неизвестность их нападения обеспечивала им успех в войну 1914 – 18 г.г., но с осуществлением воздушной охраны на всем переходе через Атлантический океан подлодки лишились возможности тайного и незаметного подхода к атакуемой цели. При таком положении у них остался единственный шанс на некоторый успех при действии большими отрядами или «стаями», когда в силу их многочисленности отдельные лодки могли рассчитывать на сближение с караваном, пока шло отражение остальных. Однако эта тактика неизбежно вела к увеличению количества их потерь.

Новый руководитель германского флота адмирал Денниц, накопив несколько сот подводных лодок в строю, предпринял большое наступление на Атлантическом фронте начиная с февраля 1943 года. К маю оно достигло наибольшей силы.

Но англичане и американцы к этому времени уже располагали достаточным числом эскортных кораблей всех типов: эсминцев, фрегатов, корветов и авианосцев сопровождения. Доведя состав своих конвоев до 100 судов, они смогли свободно держать эскортный отряд сопровождения из всех типов кораблей в числе 10-12 единиц, что позволило им при встрече со стаями подлодок самим переходить в наступление, не бросая караван на произвол судьбы.

В центральной части Атлантического океана произошел ряд упорных битв между отрядами германских подлодок и англо-американскими эскортными кораблями, причем победителями из этих столкновений неизменно выходили конвои.

Впервые 3-го июня морской министр Александер приоткрыл завесу военной тайны, окружавшей ход борьбы за коммуникации через Атлантику. Не давая числовых данных о потерях, он сообщил, что май (1943 г.) был наилучшим месяцем за время войны и можно надеяться, что когда будут получены все сведения, то количество уничтоженных подлодок превысит число вступивших в строй за этот месяц. Это будет большой

шаг вперед против января, когда количество новых лодок превысило число потопленных на 10 единиц.

За последние 2 месяца число подлодок в Атлантике стало сокращаться, что является прямым следствием увеличения средств борьбы с подлодками, применением новых видов вооружения и приборов для обнаружения лодок, которыми располагает соединенный англо-американский флот.

Увеличение числа эскортных кораблей не только обеспечило лучшую безопасность, но и дало возможность применить новую тактику основанную на совместных действиях разных типов надводных кораблей с береговой авиацией Британии и воздушных сил США. Эскортные авианосцы, уже вступившие в строй, так же доказали свою ценность. Благодаря этим средствам кривая уничтожения подлодок непрерывно поднимается. Число потоплений за последние 12 месяцев (с июня 1942 по май 1943 г.) превосходит общее число лодок потопленных до этого за все время войны, а за последние 6 месяцев темп уничтожения лодок на 25% выше, чем за предшествующие полгода.

«Нет сомнений, что сокращение числа действующих подлодок является также результатом бомбежек судостроительных верфей и операционных баз в Бискайском заливе американской и английской авиацией».¹³

Выступая 8-го июня в парламенте, Черчилль о боях с подлодками в Атлантике сообщил: «За последние месяцы неприятель предпринимал яростные атаки на наши конвои. Это дало нам возможность нанести ему тяжелые удары в открытом бою.

В дело было пущено так много подлодок, что было невозможно не встретить какую-нибудь из состава этой лодочной завесы через океан, а поэтому нам приходилось с боем пробивать себе путь через это препятствие. Но нам не приходится об этом жалеть. Даже как раз наоборот: именно вокруг конвоев лучше всего можно уничтожать подлодки. Новое вооружение, новые методы и тесная координация действий надводного и воздушного эскротов дали нам возможность наносить потери, которые превзошли все прежние рекорды. В первый раз уничтожение подлодок значительно превысило их выпуск.

Германцев призывали переносить «ужасы» воздушных бомбардировок и утешали тем, что на морях подлодки возьмут реванш. Теперь им должно быть совершенно ясно, что эта надежда не оправдалась».

Несколько позже, выступая в конце июня в лондонской ратуше, Черчилль сообщил, что майская битва в Атлантике закончилась полным поражением подлодок, причем за один месяц было достоверно потоплено свыше 30 подлодок, по большей части с их экипажами.

В июне производство новых судов превысило общие потери тоннажа в 7-10 раз. «Урон, понесенный лодками в мае и июне, скажется на новой фазе нашей наступательной войны».

20-го июня Адмиралтейство выпустило отчет об одной из майских битв, продолжавшейся 5 дней и 5 ночей между стаями подлодок и эскротом конвоя.

Бой был яростным и непрерывным, но самым замечательным было то, что он происходил не рядом с конвоем, а достаточно далеко от него, даже за пределами видимости, так что лишь немногие подлодки смогли приблизиться к конвою для атаки.

Этот результат был достигнут сотрудничеством достаточных воздушных сил с многочисленным надводным эскротом.

¹³ *Shipbuilding and Shipping Record*, 10.VI.1943 г., стр. 521 и 538-539.

Воздушное охранение было обеспечено главным образом береговой авиацией: в пределах дальности самолетов с европейской стороны Атлантики – английской, а с противоположного берега – канадской. Между этими 2-мя зонами, а также на всем протяжении пути конвой также охранялся самолетами со своих эскортных авианосцев. Эта воздушная охрана была достаточна, чтобы держать под непрерывным наблюдением всю морскую поверхность вокруг конвоя и не подпускать лодки даже в пределы его видимости.

Адмиралтейством был описан ряд эпизодов, но все они имеют общие черты.

Глубинные бомбы с самолетов выгоняют лодку на поверхности, а там она немедленно становится мишенью для огня эскортных кораблей. Если же лодка погружается, чтобы скрыться от снарядов, то самолеты забрасывают ее глубинными бомбами.

Если в результате полученных повреждений корпуса подводной лодки личный состав принужден ее покинуть, выходит наружу и сдается, то лодка считается наверняка потопленной.

Появление большого масляного пятна регистрируется лишь как «вероятно потоплена», а чаще как «серьезно повреждена», хотя многие из этих лодок, возможно, погибают со всем личным составом.

За одно столкновение обычно регистрируется до 2-х случаев «потопления» и до 3-х – «серьезно повреждена».

В описанном случае атаки прекратились на 5-е сутки. 97% конвоируемых судов не получили никаких повреждений.

Лодки под влиянием этой обстановки меняют свою тактику, пробуют атаковать ночью под прикрытием темноты, а для скорости сближаются с конвоем в надводном положении. Особенно им благоприятствует бурная погода, когда авиация не может действовать.

Чтобы отбиваться от самолетов в последнее время они стали получать зенитное вооружение и пробуют вступать в бой с авиацией в надводном положении.

Начиная с 10.VII.1943 г. стали периодически появляться совместные англо-американские сообщения о ходе борьбы с подлодками за подписью Рузвельта и Черчилля. В первом сообщении доводилось до всеобщего сведения, что в июне главные трансатлантические конвои пересекали океан практически без потерь и повреждений, что потери судоходства были наименьшими с декабря 1941 года, а действия против подлодок, хотя случаев для этого представлялось немного, были вполне успешны.

Это подтвердил 8-го июля и германский радиовещатель адмирал Лютцов, который с исключительной откровенностью обрисовал «трудные условия, в которых приходится работать германским подлодкам». Он даже признал, что «неприятель в настоящее время взял верх и потребует полное напряжение энергии, чтобы вырвать у него то преимущество, которым он завладел». ¹⁴

Следующее совместное коммюнике Рузвельта и Черчилля о подводной войне вышло 15 августа.

Из его пункта 3-го стало известно, что в течение мая, июня и июля было потоплено не менее 90 лодок или в среднем по одной лодке в день. Непрерывный поток грузов через океан совершался в самом широком масштабе беспрепятственно, а имевшие место случаи потопления судов происходили в удаленных районах.

¹⁴ *Shipbuilding and Shipping Record*, 15.VII.1943 г., стр. 59 - 71.

Тоннаж судов объединенных наций продолжает значительно расти и за 1943-ий год до 1.VII значительно превысил потери на 3 миллиона гр.-т.

«Однако неприятель еще располагает огромными ресурсами как в виде лодок находящихся в строю, так и в постройке и несомненно приложит удвоенные усилия против нашего судоходства».

Германское командование объясняло временный неуспех подлодок тем, что светлое летнее время и тихие погоды благоприятствовали противнику. Поэтому новое большое наступление на Атлантике было отложено Деницем до осени. О его начале было возведено в конце сентября с обычным для германской печати шумом, угрозами и крикливостью.

Основной удар наносился 2-мя группами, разделенными большим пространством. Первая группа действовала в северной Атлантике, а вторая – в центральной части на путях из США к Африканскому материку.

О результатах этого второго большого рекламированного наступления Деница в 1943 году лучше всего можно судить по совместному заявлению о ходе подводной войны, одновременно опубликованному в Лондоне и Вашингтоне 10 ноября:

«1. В течение августа, сентября и октября месяцев уничтожено примерно 60 подлодок. Таким образом число лодок уничтоженных в течение последних шести месяцев составляет свыше 150.

2. В течение августа – сентября и октября уничтожено больше подлодок, чем противник потопил торговых судов союзников.

3. Потери тоннажа за 3 последних месяца от действий подлодок составили меньше половины потерь за 3 предыдущих месяца, несмотря на то, что количество торговых судов конвоируемых через океан увеличилось.

4. Германцы применяют новое вооружение подлодок и новую тактику. Таким образом нам пришлось иметь дело с новой обстановкой. Битва продолжается со всею силой. Уничтожение 150 подлодок означает потерю за 6 месяцев шести тысяч членов экипажей. За 4 года текущей войны уничтожено от 700 до 800 подлодок».

6-го октября в Вашингтоне были опубликованы официальные данные о составе тоннажа находящегося в распоряжении Объединенных Наций, откуда видно, что их торговый флот насчитывает до 50 миллионов тонн против 40 миллионов тонн довоенных. Рост тоннажа на 10 миллионов тонн обеспечивает возможность перебрасывать через океан 2,5 миллиона человек, не ослабляя регулярного судоходства.

Наконец для установления полного контроля над путями союзников через Атлантику было заключено важное соглашение между Великобританией и Португалией, по которому предоставлялось право Великобритании организовать военно-морские базы на Азорских островах в обмен на вооружение и материальную помощь. Это соглашение чрезвычайно облегчило охрану безопасности коммуникаций в центральной части Атлантики.

Северная часть этой группы островов удалена от Ньюфаундленда всего на 3000 км и представляет ключевую позицию для военных действий в центральной части Атлантики на пересечении главнейших линий сообщений между Старым и Новым Светом. Это приобретение важного плацдарма для воздушного просвечивания центральной части Атлантического океана дает окончательный перевес союзникам и теперь очевидно, что битва за Атлантику окончательно и бесповоротно проиграна германцами к концу 1943 года. Успех союзников в Африке, передавший этот огромный континент под их полный контроль, присоединение Мексики и Бразилии и других стран Латинской Аме-

рики закрепили за англо-американским флотом полный контроль над обоими берегами Атлантического океана со всеми коммуникациями этого бассейна, являющегося своего рода «Средиземным океаном» современных народов. Только Бискайское побережье Франции еще остается во власти Гитлера, но оно находится в пределах воздушного контроля с ближайших английских авиационных баз.

Таким образом к началу 1944 года осуществлены две основные задачи, которые должны обеспечить необходимые предпосылки для начала гигантской операции объединенных союзников по освобождению всего континента Европы от гитлеровского «нового порядка»:

1. обезопасены атлантические коммуникации из Америки к северным, центральным и южным берегам Европы, и
2. создан достаточный океанский тоннаж, а также береговой десантный флот для проведения комбинированных морских, воздушных и сухопутных операций по высадке союзных армий в нескольких важных оперативных районах европейского побережья.

По-видимому, германцы, учитывая наступление решающих операций на море, стягивают свои подводные силы к своим прибрежным базам, то есть, считая проигранным этап морской войны на Атлантическом плацдарме, переходят к стратегической подводной обороне подступов к своему пресловутому Атлантическому валу.

Предпринятая Гитлером авантюрная попытка еще раз вернуться к активным действиям надводных кораблей лишь привела к потере одного из 2-х оставшихся у него линкоров, имевших боевую ценность. 28 декабря у северной Норвегии был потоплен германский линкор «Шарнгорст» английским флотом под командованием адмирала Фрейзера во время попытки атаковать караван, направлявшийся к берегам Советского Союза.

Этот последний «вздох» германского активного флота еще сильнее подчеркивает его бессилие вернуть себе какое-либо значение в борьбе за господство на океанах.

Глава VII

§21. Коммерческое судостроение в США во время второй мировой войны.

Необычайные достижения США в области коммерческого судостроения с начала второй мировой войны явились решающим фактором, предотвратившим крушение обороны Англии и заложившим основы для будущей победы объединенных свободлюбивых наций над гитлеровской Германией.

Новый тоннаж, выпущенный верфями США в 1942 году, поддержал Англию в критический период, когда бешеный натиск германского подводного флота при недостатке надежных эскортных судов для конвоев грозил разрушить организацию ее судоходства и подорвать ее способность к сопротивлению.

Без поддержки США на морях Англия не была бы в состоянии перенести ряд таких потрясений как измена союзного французского правительства, вступление в войну сначала Италии, а затем Японии, концентрированный удар германского подводного флота с конца 1940 года и воздушное наступление гитлеровской военной машины, захватившей в свои руки все производственные средства промышленной западной Европы.

Только благодаря своевременному покрытию убыли океанского тоннажа стали возможны такие операции как освобождение северной Африки, занятие Сицилии и высадка на Аппенинский полуостров, овладение Средиземным морем.

Поэтому для освещения хода морских операций текущей войны необходимо уделить специальное внимание последовательному развитию американского коммерческого судостроения.

Основы и организационные принципы этой отрасли производства были заложены в США еще в войну 1917 – 18 г.г., а выводы из прошлого опыта не утратили своего значения для своевременного военного кризиса.

В прошлую войну необыкновенный размах американского коммерческого судостроения также сыграл роль якоря спасения, на котором удержалась Англия в кризисные 1917 – 18 годы обострения подводной войны.

Рост американского судостроения в США и в Канаде в эпоху прошлой войны характеризуется ниже приведенной таблицей.

Таблица №12

Число и gross-тоннаж выпущенных в США и Канаде коммерческих судов за период 1914 – 23 г.г.

Годы	Соединенные Штаты				Канада	
	Океанское побережье		Великие озера			
	Число	Тоннаж	Число	Тоннаж	Число	Тоннаж
1914	84	162937	10	37825	80	47534
1915	77	157167	8	20293	31	22014
1916	167	384899	44	119384	40	31571
1917	266	821115	60	176304	105	94471
1918	741	2602153	188	430877	206	279904
1919	852	3579826	199	499559	263	358728

1920	467	2348725	42	127528	103	203644
1921	166	995129	7	11284	54	129675
1922	55	97161	4	21977	39	62766
1923	69	96491	14	76326	44	41263

США, вступив в войну в апреле 1917 года уже в 1918 – 19 году достигли кульминационного выпуска судов, который с 1918 года вместе с Канадой и Британией значительно перекрыл все потери тоннажа странами Антанты и нейтральными. Канадское судостроение в значительной мере опиралось на промышленность США, от которой оно получало большую часть металла, механизмы и оборудование судов.

До войны 1917 года США никогда не играли заметной роли в качестве строителя металлических коммерческих судов и судостроение их только покрывало потребности собственного судоходства в пределах 200000 тонн в год.

Война, поднявшая фрахтовые ставки и вызвавшая острую потребность в океанском тоннаже, создала прилив капиталов в судостроительную промышленность и породила ее необычайный расцвет. На протяжении полутора лет США по выпуску судов превосходили рекордные выпуски Англии в 2 миллиона гресс-тонн.

Потребность в срочной замене погибшего тоннажа вызвала быструю постройку новых предприятий на океанском побережье типа судосборочных верфей, получавших заготовки корпусного материала и все предметы внутреннего оборудования, а также главные механизмы со специализированных заводов изнутри страны.

Вокруг судостроительных верфей, производивших массовую сборку корпусов, быстро были мобилизованы средства металлургических, мостостроительных, металлообрабатывающих и механических заводов.

Поэтому для массовой постройки судов не потребовалось создавать новых универсальных судостроительных заводов с мощным оборудованием. Необходимо было только создать достаточное количество стапелей, пирсов и достроечных набережных на океанском побережье.

До войны 1917 года США имели всего 45 больших и мелких частных верфей со 110 стапельными местами разной длины от 20 до 130 метров. Со времени появления спроса на суда всех типов возникло новых 372 верфи, а число стапелей увеличилось до 1100, из них до 350 для металлических корпусов.

Из числа вновь возникших предприятий нового типа особенно крупными, заложившие новые методы металлического корпусостроения были следующие:

1. American International Shipbuilding Corporation в Филадельфии с 50-тью стапелями.
2. Submarine Boat Corporation в Ньюарке с 28-мью стапелями.
3. Merchant Shipbuilding Corporation в Бристолле с 12-тью стапелями.

Верфь в Филадельфии на берегу реки Делавар у острова Хог-Айленд имела территорию 343 га, протяженность берегового фронта – 7 км, была построена за одну зиму 1917 – 18 года и совершенно закончена через 11 месяцев, а суда начаты постройкой через 4 месяца от начала строительства. Верфь обошлась в 65 млн. долларов и была рассчитана на полный выпуск в 200 судов, по 4 спуска в год с каждого стапеля.

Верфь в Хог-Айленде строила стандартные суда в 8000 тонн дедвейт, которые собирались фактически 4 месяца на стапеле и 2 месяца заканчивались наплаву у пирсов. Спуски производились каждые 72 часа. Стапели в 130 метров длиной были разбиты на 5 групп по 10 стапелей, причем каждая группа имела своего особого директора.

Верфь в Бристоле Merchant Shipbuilding Corporation заканчивала суда в 9000 тонн дедевейт за 5 ½ месяцев.

С этими результатами приходится сравнивать достижения современного американского коммерческого судостроения.

Разбег постройки судов под влиянием высокой фрахтовой конъюнктуры продержался после заключения мира еще 2 года, но в 1921 году начался катастрофический кризис судоходства и судостроения, от которого США пострадали более других стран.

К середине 1922 года коммерческий флот внешних морей США располагал тоннажем в 14736000 гр.-т., из них свыше 9 млн. т. находилось в распоряжении государственной организации Shipping Board.

В 1923 году 5,3 млн. рег. т. американского тоннажа оказалась на приколе за невозможностью их использования вследствие упадка мирового грузооборота после ликвидации военных перевозок, связанных с окончанием войны.

Американское коммерческое судостроение почти совершенно прекратилось после периода бурного расцвета и стремительно упало ниже уровня 1914 года.

После 1923 года за 15 лет до 1938 года было построено только 2 океанских сухогрузных судна. Кроме того частные судоходные компании построили несколько десятков линейных пассажирских и танкерных судов.

Под влиянием отсутствия заказов все временные возникшие новые предприятия для массового сборочного судостроения закрылись и были ликвидированы. Верфь в Хог-Айленде долгое время служила кладбищем для нескольких сот бездействовавших судов военного времени, поставленных на консервацию. Наличие этого огромного флота, насчитывавшего до 1200 единиц, оказывало огромное влияние на загрузку судостроительных предприятий. Весьма значительное число судов было продано на слом. В период от 1923 до 1933 года было ликвидировано 2480000 гр.-т. Часть судов была распродана по ценам составлявшим не более 10% первоначальной построечной цены.

Значительное число судов, просуществовавших на консервации до войны 1939 года, было затем отремонтировано и пущено в эксплуатацию. Хотя они в нормальное мирное время не выдерживали конкуренции с судами новой послевоенной постройки, но для перевозок без учета экономической эффективности они еще годились и нашли применение после 1940 года.

§22. Организация морской комиссии США в 1936 году

Тяжелое положение американского судоходства и засорение тоннажа устаревшими неэффективными судами стандартных типов военного времени вызвали со стороны правительства США и Конгресса вмешательство в положение торгового мореплавания, пришедшего в явный упадок и не соответствовавшего политике, престижу и интересам государства. Было произведено обследование сенатской комиссией положения торгового флота и работы Shipping Board'a.

В 1936 году для возрождения национального судоходства была организована Морская Комиссия, которой было поручено разработать конкретные планы мероприятий, обеспечивающий на протяжении определенного периода возрождение современного коммерческого флота США.

В 1936 году Конгрессом был принят закон о морском коммерческом флоте (Merchant Marine Act), установивший план в течение 10-ти лет выпускать ежегодно по 50 новых эффективных грузовых и товарно-пассажирских судов, а всего за этот период намерено построить 500 вполне современных единиц коммерческого флота.

Морская комиссия застала положение дел судоходства и судостроения в полном упадке.

Практически весь состав коммерческого флота США состоял из судов, построенных до 1922 года, и почти все они или уже подходили к нормальному 20-летнему сроку службы, или уже перешагнули через эту грань.

В результате низкой конкурентоспособности коммерческих судов под флагом США на международном фрахтовом рынке только от 25 до 30% национального морского грузооборота страны совершалось на американских судах, хотя по размеру имевшегося тоннажа флот США занимали 2-е место и в 1937 году насчитывал 8,9 млн. гр.-т. океанских судов имевших более 2000 тонн грузоподъемности.

Еще более печально обстояло положение коммерческого судостроения.

К 1937 году оставалось в действии только 10 значительных судостроительных предприятий, располагавших 45-ью стапелями для постройки океанских судов свыше 130 м длиной, причем половина стапелей была занята военным судостроением, а остальные пустовали. Закрылось даже такое известное судостроительное большое предприятие как станинная верфь фирмы Крамп в Филадельфии.

В конце 1937 года был утвержден десятилетний план и Морская комиссия приступила к разработке проектов стандартных типов грузовых, танкерных и грузопассажирских судов, рассчитанных на удовлетворение внешней торговли мирного времени, но с учетом требований национальной обороны.

В начале апреля 1938 года стали заключаться первые контракты на запроектированные суда. Грузовики типа «С» со сроком постройки от 11 до 15 месяцев по этой первой программе были закончены и вступили в эксплуатацию в 1939 году. К концу 1939 года было закончено 21 судно, в 1940 году было сдано 40 судов, а до сентября 1941 года еще поступило в счет десятилетней программы 41 судно. Так было заложено начало возрождению коммерческого флота США на новых началах.

Это скромное начинание, сделанное в начале 1938 года еще за 1 ½ года до начала мировой войны, оказало огромное влияние на дальнейшее развитие американского судостроения. Первые шаги Морской комиссии были предприняты еще в спокойной обстановке без давления военной спешки. Поэтому организационные схемы, технические проекты и переговоры со всеми фирмами протекали в деловой атмосфере со всесторонним учетом реальных условий работы. Из этой первоначальной небольшой организации во время войны удалось развернуть самое грандиозное предприятие в области судостроения, какое когда либо видел мир.

§23. Эволюция программ коммерческого судостроения США.

Морская комиссия, применив с первых шагов начала стандартизации и сократив до минимума число типов судов, далее с ростом программ получила возможность использовать полезный эффект этих мероприятий, создавших предпосылки для введения в судостроение начал массового производства, что позволило достигнуть большой экономии производственного времени, материалов, труда и денежных средств. При огромном масштабе, который получило позже судостроение в США, эта постановка дела обеспечила ему необыкновенный успех и явилась толчком к полной перестройке технологии судостроения, которая со времени применения металла для корпусов приняла повсюду чрезвычайно устойчивые формы.

Летом 1939 года создалась предвоенная международная обстановка. Возникли первые предположения о возможности военного конфликта и вероятности вовлечения в него США.

а) Программа «ускорения».

Предвидя возможность обострения положения с тоннажем, Морская комиссия США, не имея других полномочий и программ, решила действовать на основе утвержденного 10-летнего плана, ускорив его реализацию. Комиссия внесла предложение ежегодно закладывать не по 50, а по 100 судов. Президент и лидеры обеих палат дали согласие на это предложение. Это решение впоследствии получило название «ускоренной программы» и его осуществление немедленно вызвало образование в фондах Комиссии дефицита в 55 млн. долларов, который позже был погашен при пересмотре всего плана.

Недостаток тоннажа в мировом судоходстве стал чувствоваться только после того как Германия захватила Нидерланды и французское побережье Атлантического океана. До этого момента коммерческие флоты Британии, Норвегии, Дании, Голландии, Бельгии, Франции и Соединенных Штатов справлялись с перевозками, а европейские и британские судостроительные верфи успевали возмещать потери тоннажа, вызванные военными действиями.

Обстановка мирового судоходства резко изменилась с сентября 1940 года, когда европейские верфи попали в руки Германии, а производительность британских верфей сильно сократилась вследствие налетов германской авиации и начала подводной войны на море.

Военные эксперты на предвидели, что Германия в 3 месяца завладеет всей западной Европой, а морские специалисты не учли, что в результате этих событий создастся острый кризис судоходства вследствие нехватки тоннажа. К концу 1940 года стало очевидно, что Британия способна устоять против концентрированных германских воздушных атак и явиться барьером, о который разобьются волны германского наступления на запад. Но ей необходима срочная поддержка морским тоннажем, а это поставило дальнейшее ведение войны в зависимость от способности американской промышленности возместить потери технических средств в Европе, и прежде всего судостроение США должно было принять на себя колоссальную нагрузку по возмещению всех потерь мирового тоннажа.

б) Британский заказ.

Первым шагом в этом направлении был спешный заказ британского правительства на 60 грузовых судов упрощенного типа по 10000 тон дедвейт, постройка которых была принята двумя фирмами, решившими построить для этой цели новые верфи на тихоокеанском побережье в Портленде – Мэн и Ричмонде – Калифорния.

в) Начало «чрезвычайной» программы судостроения (Emergency Program).

Вскоре после британского заказа на 60 судов Морская комиссия объявила в январе 1941 года о своей «чрезвычайной программе» постройки 200 грузовых судов по 10000 тонн дедвейт, весьма близких к английскому типу, с простейшими паровыми механизмами и электрооборудованием, рассчитанными на быстрое стандартное производство во избежание заторов и перебоев. Упрощения конструкции корпусов и оборудования должны были обеспечить им возможность постройки приблизительно за половину того срока, какой нормально требуется для постройки судов этого размера.

5-го февраля Конгресс дал Комиссии необходимые полномочия на осуществление этой программы, а контракты на их постройку были распределены к 18-му марта и закладки новых судов начались с 30 апреля 1941 года.

Всего за 3 месяца были изготовлены для всех заводов и верфей рабочие чертежи корпусов и механизмов, выбраны места для сооружения новых верфей, размещены заказы на материалы, механизмы и оборудование и начаты работы на новых предприятиях.

Только наличие уже сложившегося с 1937 года аппарата Морской Комиссии обеспечило такую быструю мобилизацию средств совершенно замершей судостроительной промышленности и предотвратило опасность крупных ошибок в начальный организационный период, неизбежных при спешном развороте такого огромного дела.

г) Присоединение программы «сдачи в пользование и в аренду вооружений» (Lease-lend Program).

Еще до полного окончания распределения заказов по «чрезвычайной» программе на 200 судов Комиссии пришлось перейти к реализации новой программы – «сдачи в пользование и в аренду», которая была принята Конгрессом 11 марта, а фонды на ее осуществление спущены 27 марта. Из этих кредитов президент предоставил 550000000 долларов на постройку судов и судостроительных средств, в счет которых комиссия быстро разместила новую партию заказов. К концу мая были заключены контракты в счет этой программы еще на 227 грузовых и танкерных судов, а с 15 июля началась их закладка.

д) Добавочная программа на 556 судов.

К июню 1941 года выяснилось, что потопления судов в апреле достигли цифры 774000 тонн дедвейт и можно было ожидать, что общий итог потерь за год будет не менее 6600000 тонн дедвейт.

Чтобы покрыть такую убыль тоннажа, было недостаточно всех принятых программ вместе взятых. Поэтому Морская комиссия вошла в Конгресс с представлением о срочной необходимости дополнительной программы на 556 судов с общим дедвейтом в 5580000 тонн. Программа эта была принята Конгрессом и утверждена президентом 25 августа, а на следующий день комиссия приступила к распределению заказов в счет этой дополнительной программы.

Все выданные с 5 февраля заказы составили общий итог в 1093 судна. Сюда входили:

Чрезвычайная программа 18.III	– 200 судов
Программа сдачи займа и в аренду – 27.III	– 227 судов
Дополнительная программа 25.VIII	– 556 судов
В счет 10-летней программы	– 90 судов

Итого: 1093 судна

Программа британского правительства	– 60 судов
-------------------------------------	------------

Всего: 1153 судна

В этот итог еще не входило 105 судов по десятилетней программе, которые еще были закончены к 5 сентября 1941 года.

Общий дедвейт находившихся в постройке на 5.IX.1941 г. 1153 судов составлял 12410000 тонн. По договорным срокам все эти суда должны были поступить в эксплуатацию до конца 1943 года.

В связи с увеличением программ судостроения 25.VIII.1941 г. на 566 судов комиссия немедленно выдала 7-ми фирмам ассигнования на постройку 23-х новых больших стапелей со вспомогательными цехами и прочими техническими средствами, из расчета по 1-му миллиону долларов на каждое стапельное место. Общая стоимость дополнительной программы в 566 судов была исчислена в сумме 1698650000 долларов.

§24. День «Флота Свободы».

В ознаменование чрезвычайных усилий, предпринятых всей нацией для возрождения национального коммерческого флота, в США был устроен общенародный праздник 27 сентября 1941 года, который был назван «Днем Флота Свободы» по имени нового типа коммерческих судов «Либерти». В этот день со стапелей сошло в воду 14 судов, строившихся по разным программам. По этому случаю президент Рузвельт обратился к американскому народу со следующим посланием, которое транслировалось по всей радиосети страны и передавалось на верфи в момент торжественной церемонии спуска. (Приводится в несколько сокращенном виде).

«Мои сограждане американцы!

Сегодня знаменательный день в истории американского судостроения и в деле немедленной защиты нации.

От зари до темноты сегодня сойдут на воду 14 судов с верфей Атлантического и Тихого океанов и Мексиканского залива, и среди них первое судно класса «Либерти» - «Патрик Генри». Хотя мы имеем право гордиться своими достижениями, но сейчас не время для самодовольства. Мы должны строить больше грузовых судов, как можно больше грузовых судов, и мы должны ускорить нашу программу, пока мы не будем спускать по одному судну в день, а затем и по 2 судна в день, чтобы осуществить программу предпринятую нашей Морской комиссией.

Наша судостроительная программа - и не только коммерческого, но и военного флота, - является одним из наших внушительных ответов агрессорам, которые готовы покушаться на нашу свободу...

Я обращаюсь сегодня не только к судостроительным рабочим на верфях, расположенных по нашим берегам, великим озерам и нашим рекам, и не только к тысячам людей, сегодня присутствующих на спусках судов, но также к мужчинам и женщинам по всей стране, живущим вдалеке от соленой воды и судостроения.

И я всем вам особенно напоминаю простой исторический факт, что во все периоды нашей американской истории, даже опускаясь в прошлое к колониальным временам, торговля на открытых морях и свобода океанов всегда была главной основой нашего процветания и построения нашей страны...

С 1936 года, когда Конгресс принял настоящий закон о коммерческом флоте, мы начали возрождать наше судоходство, которое упало до весьма низкого уровня. Сегодня мы переходим к выполнению этой программы с повышенной скоростью.

Судостроительные рабочие Америки осуществляют великое дело. Они уже достигли замечательных рекордов эффективности и скорости.

С каждым новым судном судостроители наносят тяжелые удары угрозе нашей нации и независимости свободных народов мира. Сегодня они наносят 14 таких ударов. Они являются выразителями того духа, который должен охватить всю нацию, чтобы Гитлер и агрессоры из его компании лишились возможности сокрушить нас...

Мы хотим, чтобы построенные нами суда свободно плавали по морям, осуществляя свое назначение. Мы намерены всеми нашими средствами защитить их от торпеды, снаряда и бомбы.

Спущенное судно «Патрик Генри» возобновляет гордое требование этого великого патриота: «Дай мне свободу или дай мне смерть!» Но не может быть смерти для Аме-

рики, для демократии, для свободы! Свобода в мире должна быть всеобщая и вечная. Это наше торжественное обязательство перед всем человечеством». ¹⁵

Председатель Морской комиссии контр-адмирал Эмори Лэнд выступал лично на спуске судна типа «Либерти» - «Патрик Генри» в Балтиморе на верфи Вифлеемской компании. Он сказал, что спуск этого первого судна «Либерти» является символом решимости американского народа бороться, чтобы «человеческая свобода не погибла на земле». Он повторил призыв президента давать суда скорее, как можно скорее, и сказал, что американцы подобно своим предкам «должны совершить почти сверхчеловеческий подвиг», осуществляя свою судостроительную программу.

Суда типа «Либерти»

Спущенные 27.IX.1941 г. три первые судна типа «Либерти» являлись лишь авангардом целого флота в 200 однотипных стандартных судов, начатых по решению президента 3-го января.

Еще 112 судов по тому же проекту было начато для Британии согласно билля о передаче займы или в аренду.

Основные цели, которые преследовал проект судов типа «Либерти», были: минимальная стоимость, быстрота постройки и простота в эксплуатации. В программах типов судов, принятых Морской комиссией, «Либерти» значится под условным обозначением ЕС-2. За основу проекта был принят Британский тип, заказанный в числе 60-ти судов американским верфям, но рабочие чертежи его были переработаны применительно к технологии постройки, разработанной на верфях США.

Основные его характеристики следующие:

Полная длина – 446 фут. 6 дюйм.

Длина по грузовой в.л. – 428 фут.

Ширина – 57 фут.

Осадка в грузу – 27 фут. 8 дюйм.

Высота борта – 37 фут. 4 дюйм.

Гросс-тоннаж – 7500 тонн.

Дедвейт – 10500 тонн.

Водоизмещение – 14100 тонн.

Грузовместимость генер. груза – 9146 тонн.

Число трюмов – 5.

Число палуб – 2.

Сила машины – 2500 паров. поршн.

Нормальная скорость – 11 узлов.

Котлы – 2 водотр. с нефт. от.

Личный состав – 44 человека.

Приблизительная стоимость (включая плату контрактору) – 1610000 долл.

«Патрик Генри» был заложен 30 апреля, спущен 27 сентября, должен быть сдан по договору 12 декабря.

¹⁵ *Marine Engineering and Shipping Review*, октябрь 1941 г., стр. 68.

Суда «Либерти» распределены для постройки на 9 верфях, на которых было сооружено для них 79 новых стапелей.

Первое судно находилось в постройке 7 месяцев, но последующие суда по плану Морской комиссии должны были оставаться на стапеле 90 дней и 45 дней в достройке.

К концу 1941 года предполагалось уже закончить до 20 судов этого типа.

Планы комиссии на 1.X.1941 г.

После принятия добавочной программы 1941 года на 566 судов Морская комиссия предполагала, что до конца 1941 года Британия и США смогут продержаться с наличными флотами плюс регулярное пополнение по 3 судна в неделю.

На 1942-ой год уже ожидалось получить эффект «чрезвычайной» и «арендной» программы. Были приложены все усилия, чтобы уже первый квартал 1942 года дал высокий уровень производства, который должен был бы далее возрастать до конца 1943 года.

Комиссия к этому моменту 1.X.1941 г. строила на основании заключенных договоров и поступавших сведений о ходе работ следующие предположения: - до конца 1941 года сдать от 130 до 134 судов.

В 1942 году сдать:

За 1-ый квартал – 90 судов – 1000000 т. дедвейт.

За 2-ой квартал – 146 судов – 1400000 т. дедвейт.

За 3-ий квартал – 154 судна – 1646000 т. дедвейт.

За 4-ый квартал – 184 судна – 2000000 т. дедвейт.

Всего за 1942 год: 574 судна – 6046000 т. дедвейт.

На 1-ый квартал 1943 года намечалось: 220 судов – 2270000 т. дедв.

Намечая этот срокový план выполнения программ, комиссия считала в то время эти сроки и производительность верфей близкими к предельным.

§25. Дальнейший рост судостроительных программ после нападения японцев на Пирл-Харбор.

Начало войны с Японией 7.XII.1941 г., а затем с Германией и Италией, резко изменило положение США. Из страны лишь содействовавшей военным действиям других государств, США сами оказались втянутыми в войну, причем вся тяжесть борьбы на огромном Тихоокеанском театре сразу почти целиком легла на их плечи. Тоннаж теперь уже требовался не только для поддержки Британии, но и для собственных нужд США.

Рузвельт в январе 1942 года поставил перед судостроительной промышленностью новую расширенную задачу: выпустить за 1942-ой год коммерческих судов на 8 милл. тонн дедвейт, в 1943 году довести выпуск до 16 милл. тонн.

Эта директива заставила Морскую комиссию снова пересмотреть весь план судостроения и дать на 1942 год единую расширенную программу.

Программа эта, одобренная затем Конгрессом, предусматривала выпуск за 1942 и 1943-ий год всего 2242 судна с общим дедвейтом в 24 милл. тонн, из которых уже в 1942 году должно было поступить 8 милл. тонн дедвейт готовых судов. Комиссии действительно удалось в 1942 году развить такую лихорадочную деятельность на всех уже построенных верфях и организовать еще дополнительную постройку новых стапелей и целых верфей, что в результате гигантского напряжения сил беспримерная по своим

Морской комиссии Эмори Лэнд заявил в Конгрессе, что далее не предполагается расширять средства судостроительной промышленности, которая к концу 1943 года достигла мощностей вполне гарантирующей покрытие любых потребностей военного времени в пополнении коммерческого тоннажа и способна ежегодно выпускать от 20 до 25 милл. тонн дедейт, что в 40 раз превышает ее производительность в 1938 году и показывает рост за 5 лет на 4000%. В наличии имеется 35 больших верфей с 300 стапелей для крупных океанских судов. Кроме того до 40 более мелких верфей заняты постройкой буксиров, барж и мелких судов как для нужд коммерческой службы, так и для военных надобностей.

Число заводов, производящих паровые машины для судов, из 8-ми предприятий возросло до 24-х и все заводы чрезвычайно расширили свою производительность. До тысячи предприятий, разбросанных в трех четвертях промышленных штатов США, поставляют разнообразное оборудование и материалы для строительства коммерческих судов.

Количество людей занятых на верфях коммерческим и военным судостроением и судоремонтом достигает 1500000 человек, а еще до 1 млн. рабочих и служащих участвует в обслуживании судостроения на предприятиях, поставляющих материалы и изделия.

Суда, которые по первоначальному плану должны были строиться в 210 дней, сдаются в эксплуатацию за 50 дней.

Дальнейший рост производства упирается в недостаток рабочей силы.

Уже в первом квартале 1943 года для выполнения программы на крупных предприятиях, занятых заказами Морской комиссии, не хватало 71000 человек, а для восполнения убыли вследствие призыва на военную службу и для расширения производства по плану 1943 г. требовалось принять дополнительно 133000 новых рабочих и служащих.

11 января 1944 года было опубликовано совместное заявление Рузвельта и Черчилля о борьбе с подлодками за декабрь 1943 г., в котором была дана характеристика положения союзников с тоннажем к началу 1944 года.

Отмечая незначительность потопления судов и уменьшение числа уничтоженных лодок вследствие сокращения операций, заявление далее констатировало: «Тоннаж торговых судов, потопленных в 1943 г. подводными лодками, составил всего 40% от потоплений в 1942 году, а тоннаж построенных в 1943 г. торговых судов Объединенных наций примерно вдвое превысил тоннаж судов сданных в эксплуатацию в 1942 году».

§26. Постройка верфей Генри Кайзера и успехи их производства.

Характеристикой быстроты постройки новых американских верфей и их производственных достижений в выпуске коммерческих судов может служить большая судостроительная верфь Орегонской судостроительной корпорации, построенная в 1941 году и руководимая Генри Кайзером.

Кайзер приобрел первоначальную известность как строитель огромных железобетонных плотин в Бонневиле, Гранд-Кули, Боульдоре и Шасте. По утверждению «чрезвычайной» программы судостроения 1941 года он принял большой заказ на постройку судов типа «Либерти» и построил 7 верфей на Тихоокеанском побережье, из них 3 – вблизи Портленда в Орегоне, 3 – в окрестностях Сан-Франциско и одну поблизости Лос-Анджелеса в Калифорнии.

Верфь Орегонской компании в Портленде является наиболее показательной и выпускает суда в самое короткое время.

Постройка Орегонской верфи начата Кайзером в феврале 1941 года на заболоченном участке в 100 акров, на берегу реки Вилламет, в 10-ти километрах от центра прекрасного города Портленд.

В июле на верфи были закончены 8 стапелей, заложены 8 судов, построены цехи и на предприятии работало 6000 человек.

К 15-му августа было еще закончено 3 стапеля и заложено три новых судна, а число рабочих и служащих доведено до 8000. В сентябре 15 числа состоялся первый спуск, а число работающих доведено до 10000 человек. Был сооружен достроечный бассейн и глубоководная набережная длиной 2250 фут., рассчитанная на одновременную стоянку 5-ти корпусов в 1 ряд.

Цех обработки листов с легким металлическим каркасом, оборудованный мостовыми кранами от 5 до 15 тонн грузоподъемностью, имел размеры 170×500 фут. Его пропускная способность – 1200 тонн обработанного металла с сутки при 2000 рабочих.

Цех заготовки секций с 11-тью строго специализированными сборочными пролетами по 75 фут. шириной имел размеры 240×855 фут. и был возведен всего за 7 недель.

Все пролеты имели по 2 мостовых крана в 10 и 25 тонн грузоподъемностью.

Общая стоимость предприятия без жил. города – 6000000 долларов.

Работа на верфи идет 7 дней в неделю по 24 часа в сутки. Число рабочих и служащих полного развития работ достигло 35000 человек, для которых при верфи сооружен новый город, соединенный трамвайными и железнодорожными путями с Портлендом.

К 1-му октября 1942 года кайзеровские верфи выпустили 147 вполне законченных судов «Либерти», а также ряд судов других типов. Остальные верфи, в которых Кайзер имеет участие, за тот же срок сдали 68 судов «Либерти».

Одна Орегонская верфь до 1.X.1942 г. сдала 76 судов.

Вице-председатель Морской комиссии контр-адмирал Викери в своем адресе, представленном объединенному собранию морских инженеров в апреле 1943 года, привел сравнительные данные, сопоставив верфь Хог-Айленд времен первой мировой войны с Орегонской верфью Кайзера постройки 1941 года.

Верфь Хог-Айленд с 50-тью стапелями стоила 65000000, а Орегонская с 11-ю стапелями и жил. городом – около 16000000 долларов.

После закладки первого киля Орегонская верфь сдала в годовой срок 30 судов, а Хог-Айленд – 5. Во второй год: Хог-Айленд сдал 66, а в третий – 51 судно.

Орегонская верфь только за первые 22 месяца уже закончила 150 судов, которые по тоннажу превышают суда построенные за 3 года на верфи Хог-Айленд на 75%. Между тем современные суда «Либерти» намного превышают по качеству суда, строившиеся на Хог-Айленд в 8000 тонн дедвейт, а рабочие за 40 часов получают более высокую плату, чем рабочие раньше получали за 48 часов.¹⁶

В апреле 1943 года верфи США уже сдали за месяц 157 судов, то есть развили выпуск более 5-ти судов в день.

С августа до конца года ежедневно в среднем выпускалось в сутки около 5 ½ судов. Сокращение срока постройки судов «Либерти» приведено было контр-адмиралом Лэндом во время его выступления в Нью-Йорке 12 ноября 1943 года.

В 1941 году среднее время постройки судна «Либерти» было:

¹⁶ *Shipbuilding and Shipping Record*, 29.IV.1943 г., стр. 338.

от закладки до спуска - 149 дней,

в достройке до сдачи - 79 дней

Всего: 228 дней

В 1942 году это время сократилось до:

от закладки до спуска - 48,5 дней,

в достройке до сдачи - 16,0 дней

Всего: 64,5 дней

Орегонская верфь Кайзера в сентябре 1942 г. спустила судно «Либерти» через 10 дней после закладки с готовностью 87% и сдала его через 3 дня.

В начале ноября этот рекорд был снова превзойден верфью и судно «Либерти» было спущено всего через 4 дня 18 ½ часов после закладки, а следующее – через 3 дня 8 часов.

Кайзер намерен для своих новых верфей установить норму времени для сдачи готовых судов в 7 суток в расчете на каждый стапель.

Эти необыкновенные достижения тем более удивительны, что Кайзер до постройки Орегонской верфи не имел никакого отношения к судостроению, а весь штат его технических помощников взят из числа железобетонщиков и металлистов, работавших с ним на сооружении плотин. Что же касается его рабочих, то «они увидели судно в первый раз только тогда, когда его построили».

Английские судостроители долгое время с недоверием относились ко всем сообщениям об этих достижениях, считая их «сказками», но в конце концов из Англии на американские верфи отправились крупные партии специалистов, чтобы самим убедиться в правильности сообщений и выяснить, в чем заключается секрет этих невиданных в мировой практике судостроения успехов.

§27. Организация постройки судов на Кайзеровских верфях.

Кайзер, не связанный с своих методах производства судовых корпусов старым опытом и традициями судостроения, подошел к этой отрасли производства чисто по-американски, исходя из принципов здравого смысла. Он смело применил к судовому корпусостроению начала массового производства, завоевавшие уже распространение в других отраслях металлоконструкций, как мостостроение, постройка металлических каркасов зданий, изготовление больших резервуаров, котлов и водопроводов большого диаметра. Ему удалось доказать, что корпус судна может быть разложен на те же элементарные операции обработки и только сборка корпуса представляет ряд особенностей, которые требуют новой организации сборочного процесса, иного расположения стапелей и заготовительных цехов, более мощного и маневренного кранового оборудования и иной системы транспортировки частей. Поэтому для новой постановки производства было необходимо создать предприятия нового типа, чтобы не быть связанным старой организацией корпусостроения, запечатлевшейся в прежней планировке верфей.

Для возможности перевода корпусных работ на рельсы массового производства Кайзером были проведены следующие принципы:

1. Каждая верфь строится применительно к постройке одного определенного типа судна.

2. Количество единиц производства должно быть достаточно велико, чтобы окупить постройку специальных сооружений и применение особого обрабатывающего, подъемного и транспортного оборудования.
3. Весь корпус корабля разделяется на наименьшее число крупных сборочных секций, размер которых определяется мощностью подъемно-транспортного оборудования, условиями маневренности, габаритов и скоростью заготовки секций.
4. Крупные секции корпуса собираются из более мелких, заготовленных в виде «узлов» и составных элементов по «методам однообразного фабричного производства в цехе «предварительной фабрикации».
5. К моменту начала сборки корпуса на стапеле все крупные секции должны быть соединены из предварительно заготовленных элементов, к ним присоединены все трубы, арматура, фундаменты и отдельные части. На стапеле производится только работа соединения крупных секций и постановка крупного тяжелого оборудования и механизмов.
6. Для возможности заранее разместить вблизи стапеля все готовые секции до их постановки должен быть обеспечен достаточный разрыв между стапелем и цехом фабрикации элементов.
7. Цех обработки листового материала оборудуется специальными установками для газовой резки по копировальным приборам одинаковых частей и для станковой электросварки.
8. Как в обрабатывающем цехе, так и на площадках сборки секций и на стапеле в максимальной степени применяется автоматическая сварка с покрытыми электродами.
9. Вся работа в цехах, на сборке и стапелях ведется по поточному методу.
10. Верфь не заготавливает никакого оборудования, литья и поковок, которые с большей эффективностью могут быть изготовлены на специальных заводах вне верфи.
11. На стапеле проводится до спуска максимально возможное количество работ, но без задержки закладки следующего судна.
12. Все заготовительные работы ведутся параллельно, а не последовательно.

Кайзер на Орегонской верфи всю среднюю надстройку корабля весом в 240 тонн собирал в виде одной секции и устанавливал 4-мя катучими 60-тонными кранами. При сравнении с методами работы на верфи Хог-Айленд бросается в глаза та разница с Орегонской верфью, что Кайзер целиком сохранил постройку корпуса из секций за судостроительной верфью, но этим нисколько не задержал постройки корпусов, а наоборот максимально ее ускорил, так как на стапеле производится только соединение крупных секций и монтаж механизмов, а вся работа предварительно протекает в цехах и на площадках. Этим он необычайно расширил фронт работ при самом сжатом стапельном сроке.

Благодаря этому, имея на верфи 11 стапелей, он может пропустить через них за год до 600 судов по 10500 тонн дедвейт, если считать срок пребывания судна на стапеле 7 суток.

§28. Верфь Ингольской судостроительной корпорации в Паскагуле, штат Миссисипи.

На совершенно ином принципе построена организация верфи Ингольской корпорации.

она возникла в 1939 году в Паскагуле на берегу Мексиканского залива и явилась отделением Ингольского металлургического завода, расположенного в 350 км в г. Бирмингеме.

Все секции набора корпуса изготавливаются по железнодорожному габариту для отправки в заготовленном виде на верфь. Так как стальные листы и профили прокатываются на своем заводе, то такая заготовка секций дает существенную экономию. Так как Бирмингем расположен на реке, сообщаемой с Мексиканским заливом, то возможна так же доставка секций на верфь водным транспортом.

Доставленные на верфь подсекции или элементы, собираются в крупные секции под эстакадными кранами, которые затем переносят секции на стапели. Верфь имеет 10 стапелей и 7 достроечных мест, занята постройкой больших быстроходных судов типа С-3 с водоизмещением 17600 тонн и длиной 492 фут., с одновальной турбинной установкой в 8500 сил и двойной зубчатой передачей. Скорость 16,5 – 18 узлов. Корпуса судов – целиком сваренные и не имеют ни одной заклепки. Широко применена автоматическая электросварка по способу «Юнион-мелт».

В 1942 году фирма имела в постройке 43 судна этого типа, стоимостью по 3216000 долларов.

§29. Новые и реконструированные крупные верфи коммерческого судостроения

Заказ британского министерства судоходства на 60 грузовых судов по 10000 тонн дедвейт был принят судостроительной корпорацией Todd Bath, которая распределила этот заказ между своими верфями на атлантическом побережье в Соус-Портленде, Мэн, и на тихоокеанском берегу в Ричмонде, Калифорния.

Верфь компании Todd Bath в Портленде была построена по новому принципу. Для сборки корпусов были применены не обычные наклонные стапели, а облегченные доки длиной до 500 фут. и глубиной 18 фут., отделенные от открытого океана съемными щитовыми затворами.

Всего построено 7 доков, соединенных в 3 группы: одна – шириной 270 фут. для одновременного заполнения 3-х доков и вывода из них 3-х готовых корпусов, а две группы – шириной 180 фут., рассчитанные на 2 судна каждая. Между доками разделяющие их пирсы, по которым ходят мощные монтажные краны башенного типа.

Во время постройки корпусов бассейны остаются пустыми и доки служат горизонтальными стапелями для сборки секций.

Для вывода готовых корпусов вода выпускается в соответственный бассейн. При низкой воде во время отлива, когда давление на щитовой затвор наименьшее, они снимаются кранами, а при наступлении прилива корпуса всплывают и выводятся из доков. Обыкновенно корабли остаются в доках до полной готовности и выходят прямо на испытания, так что достроечных набережных или пирсов для окончания работ на плаву не требуется.

Устранение спуска корпусов со стапеля, горизонтальное положение на фундаменте и непрерывность всего процесса постройки до полного окончания судна, на нарушаемая спуском, создает огромные преимущества для организации работ и уменьшает размеры предприятия, удешевляя и ускоряя его постройку.

По окончании 30-ти судов для британского правительства Портлендская верфь компании Todd Bath целиком специализировалась на постройке судов «Либерти».

Эта верфь кооперировалась с другою, рядом расположенной, верфью South Portland Shipbuilding Corporation, имеющей 6 обычных наклонных стапелей. Располагая совместно 13-ью стапельными местами и работая по постройке судов «Либерти», они достигли выпуска 1-го судна через каждые 4 ½ дня.

На общих верфях вместе работают 26000 человек.

В связи с ускорением работ в 1942 году обе верфи выстроили общий новый цех «фабрикации секций» по середине между 2-мя группами стапелей, но цехи для обработки листового и профильного материала сохранены отдельные.

Применение электросварки и секционной сборки организовано по общему методу, выработанному в США и принятому в настоящее время на всех верфях Америки. Как показатель эффективности работы верфей США может служить пример апреля месяца 1943 года, в который 34 верфи сдали 157 судов общим тоннажем – 1606000 тонн дедевейт.

При этом наибольшее количество судов «Либерти» за этот месяц выпустили:

California Shipbuilding Corporation	-	19 судов
Oregon Shipbuilding Corporation	-	17 судов
Bethlehem Fairfield Shipyard	-	16 судов

Орегонская верфь Кайзера занимала первое место по числу сданных судов с одного стапеля, так как она выпустила 17 единиц при 11 стапелях, Калифорнийская верфь – 19 с 14 стапелей, а Вифлеемская – 16 с 16-ти стапелей.

Глава VIII

§30. Коммерческое судостроение в Британии, британских доминионах и в колониях: Канаде, Австралии, Индии и Южной Африке.

Британское судостроение

Британия не имела возможности развить у себя коммерческое судостроение в масштабе США и на выработанных в Америке принципах массового производства. Имея до войны широко разветвленную судостроительную промышленность с огромным числом старых налаженных предприятий, но весьма слабо загруженных, она не нуждалась в расширении основного капитала этой отрасли, а поэтому не строила новых верфей и стапелей и ограничилась главным образом расконсервированием бездействовавших предприятий вследствие предвоенного кризиса.

Вторая причина, в силу которой Англия не развивала у себя массового судостроения, была огромная загрузка ее судостроительной промышленности заказами для военного флота, нуждавшегося в срочном возмещении боевых потерь, расширении состава флота в связи с распространением войны на весь Земной шар, и в ремонте, а также переделках на основании опыта войны всех находившихся в строю военных кораблей.

Поэтому, используя свой сложившийся основной кадр рабочих кораблестроителей, Англия ставила коммерческое новое судостроение на второе место и развивала его лишь в той мере, поскольку это было совместимо с огромными запросами военного флота.

Поэтому английская судостроительная промышленность до 1943 года не дошла даже до того выпуска коммерческих судов, какой был достигнут в довоенное время в 1919 – 20 г.

Когда США приняли на себя главную нагрузку по выпуску коммерческого тоннажа для возмещения мировых потерь и достигли в этой области с необыкновенной быстротой поразительных успехов, то Англия примирилась с этим положением как вполне естественным и уступила Америке ведущее место в этой области.

Поэтому в организации постройки коммерческого тоннажа Англия не внесла новых начал и лишь с трудом воспринимала, и то лишь частично, американский новый опыт.

Пределом английских достижений в этой области явилась постройка грузового судна в 10800 тонн дедвейт за срок около 5-ти месяцев.

Судно, заложенное 17 декабря 1941 года, было спущено 2 апреля и ушло на испытания 13 мая 1942 года при работе в одну смену.

Довоенным нормальным сроком для постройки такого судна в Англии надо считать 8-9 месяцев.

Сведений о количестве ежемесячно выпускаемых судов в Англии за время войны не публиковалось.

Возникшие в Британии сомнения относительно рациональности постановки национального коммерческого судостроения нашли освещение в отчете за 1941-42-ой год особой выборной комиссии, обследовавшей ход работ на верфях. Комиссией особое внимание было уделено обвинениям в отставании английского судостроения от достижений, реализованных в США. По этому вопросу комиссия высказала следующие замечания.

«Американские успехи не столько объясняются новыми методами работы, как тем, что в Америке была полная возможность запланировать новые верфи с обширными площадями не стесняя их пространством, а во вторых была возможность организовать производство верфей приуроченным к одному типу корабля, одних размеров, со стандартными механизмами и всем строго стандартизированным оборудованием. Затем американцы располагают преимуществом наличия неограниченного резервуара рабочей силы и не стеснены в пользовании ею из-за ограничений, налагаемых профсоюзами.

Но несмотря на все эти преимущества, которыми располагают американцы – и это в равной мере говорит в пользу английских предпринимателей, рабочих и адмиралтейства – выпуск на человека в тоннах обработанной стали на британских верфях приблизительно в 2 раза больше, чем на американских верфях. Выпуск на 1-го рабочего в Британии за время войны сильно возрос и вероятно не стоял так высоко как теперь. Чтобы увеличить программу британского коммерческого судостроения, надо решить проблему обеспечения верфей добавочной рабочей силой. Ее решение очевидно лежит в необходимости более широкого привлечения женского труда». ¹⁷ Недостаток рабочей силы в самой Британии является одной из причин, побуждающей переносить коммерческое судостроение по возможности в удаленные доминионы и колонии, где имеются еще неиспользованные пласты рабочей силы и возможна вполне спокойная работа при обеспеченных нормальных условиях производства.

Канада.

Почти одновременно с заказом 60-ти судов в США британское министерство судостроения предприняло первые шаги к возрождению коммерческого судостроения в Канаде, которое совершенно замерло после ликвидации последствий первой мировой войны. Все возникшие в тот период судостроительные верфи закрылись и стапели для постройки крупных судов пустовали почти 20 лет.

В конце 1940 года был размещен заказ на 18 грузовых судов по 10000 тонн дедвейт, принятый 3-мя фирмами.

Canadian Vicaers Ltd – в Монреале,

Davy Shipbuilding & Repairing Ltd – в Льюисе, Квебек, и

Burard Dry Dock Co Ltd – в Ванкувере.

Помимо этого для нужд военного и коммерческого флота было заказано до 400 мелких судов на 40 небольших верфях, а также для усиления Канадского Королевского флота начата постройка 70 корветов, 50 тральщиков и 20-ти крупных деревянных охотников.

Для выполнения этих заказов было набрано до 15 тысяч рабочих.

Эти заказы вызвали в Канаде такое же бурное пробуждение судостроения, как и в США.

Центром судостроения на тихоокеанском берегу сделался Ванкувер и Виктория в Британской Колумбии, где на местах старых расконсервированных верфей образовалось 6 крупных судостроительных компаний. Самая крупная верфь, принадлежащая Burard Dry Dock Co Ltd имеет 7 стапелей.

На атлантическом побережье в Квебеке и Монреале образовалось 3 большие верфи, на которых спуски судов могли происходить только 7 месяцев в году из-за суровых

¹⁷ *The Shipbuilding and Marine Engineering Builder*, дек. 1942 г., стр. 323.

климатических условий. Сварки и клепка при низких температурах на них также невозможны на открытых стапелях.

В октябре 1941 года были спущены 3 первые судна по 10000 тонн. К середине 1942 года уже было сдано 20 судов, а весь год было закончено до 100 единиц и общий годовой выпуск достиг почти 1000000 тонн дедвейт, то столько же, сколько выпустили верфи США за 1941 год.

Судостроение Канады в производственном отношении тесно связано с США, откуда получается значительная часть корпусной стали и некоторые стапельные механизмы. Так как канадское судостроение сосредоточено всего на 2-х типах грузовых судов с простейшими поршневыми механизмами, то оно по примеру американского было организовано на принципах массового производства.

Канада строит грузовики по 10000 и 4700 тонн дедвейт. Сварка развита в большом объеме, но клепка частично также применяется. К началу 1943 года канадские верфи уже имели заказ на 300 судов по 10000 тонн и 18 – по 4700 тонн, всего на сумму 1000000000 долларов. Имелось 22 стапеля на Тихом океане и 32 на атлантическом побережье. Наряду с новым судостроением весьма обширное развитие получили судоремонтные работы по обслуживанию трансатлантических конвоев.

По размеру годового выпуска коммерческого тоннажа Канада занимает в настоящее время 3-ье место, уступая только США и Британии.

Пропускная способность ее верфей достигает 1 млн. тонн дедвейт в год и ограничена недостатком своей катанной стали, а также нехваткой рабочей силы. На верфях занято до 40000 человек, и еще до 40000 – на 300 заводах поставщиков.

При расчете на одного жителя Канада выпускала в 1942 году тоннажа столько же, как США.

По соглашению с США Канада развила военное и коммерческое судостроение также на Великих озерах.

Австралия

В войну 1914 – 18 г.г. в Австралии также развивалось коммерческое судостроение и она выпустила несколько хороших грузовиков по 10000 тонн дедвейт. Однако после наступившего кризиса эти верфи в штате Виктория и Квинсланд остались без работы и закрылись.

В связи с созданием собственного австралийского военного флота началась постройка боевых кораблей. В 1941 году было заложено австралийскими верфями 48 эскадрных и патрульных судов, а также начата подготовка к постройке эсминцев класса Tribal и турбинных двигателей для них. Создание в Австралии собственной металлургии и проката стали обеспечило предпосылки для возрождения коммерческого судостроения.

В апреле 1941 года министр снабжения и вооружений Австралии объявил о начале постройки трех первых грузовых судов по 7600 тонн грузоподъемностью в счет заказа на 60 единиц этого типа принятого от британского министерства судоходства. Все суда – стандартной конструкции с паровыми машинами тройного расширения, которые также должны быть изготовлены австралийскими заводами.

Для постройки больших коммерческих судов потребовалось восстановить верфи и стапели, заново оборудовав цели станками, которые были заказаны в Англии.

Одновременно с Австралией мелкое судостроение зародилось в Новой Зеландии, где оно раньше не существовало. В середине 1943 года в Новой Зеландии строилось до 270 судов малого тоннажа для нужд военного флота союзников.

Индия.

В июне 1941 года состоялась закладка первой современной судостроительной верфи в Индии. Верфь, построенная компанией Scindia Steam Navigation, была рассчитана на выпуск 16-ти судов в год, с началом выпуска в конце 1942 года.

Верфь построена на участке в 55 акров вблизи порта Визакхапатнам.

Одновременно с началом коммерческого судостроения широкий размах получила постройка мелких военных кораблей: корветов, траулеров, охотников, буксиров и катеров, для которых были использованы все малые судостроительные верфи. Уже в середине 1942 года в постройке находились до 300 единиц этих типов.

Южная Африка.

В 1941 году 2 малых охотника за подлодками было построено в Дурбане.

Важное географическое положение южно-африканских портов на путях из Азии и Австралии в Америку и в Англию через Атлантический океан вызвало потребность в значительном развитии судоремонтных и доковых средств Южной Африки. Во время войны, когда сообщение через Суэц и Средиземное море почти прекратилось и оно было перенесено в Атлантический океан в обход мыса Доброй Надежды, южноафриканские судоремонтные средства приобрели крупное значение и выполнили огромную работу.

За 1941 – 42 годы в портах Южной Африки было отремонтировано 6428 судов союзного коммерческого флота. Часть судов потребовала весьма значительного ремонта для исправления повреждений от военных действий.

В 1941 году специальная парламентская комиссия произвела обследование условий для возможности развития в этой части света самостоятельного судостроения. Одна пароходная компания имела ввиду построить здесь верфь для коммерческого судостроения. Хотя представилась полная возможность выбрать подходящую площадку для верфи, однако было признано начало судостроения в Южно Африке несвоевременным за отсутствием собственного металла, что привело бы к необходимости работать на привозном металле из Америки или Англии, а расходы на фрахт сделали бы невыгодным строительство судов. Поэтому вопрос этот был оставлен открытым до окончания войны.

Глава IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ВОПРОСЫ ПОСЛЕВОЕННОГО МИРОВОГО СУДОХОДСТВА.

§31. Перераспределение тоннажа между государствами в результате войны.

Война еще продолжается в обоих полушариях и впереди предстоят решающие операции Союзных Наций как в Европе, так и в Азии по освобождению оккупированных стран от фашистских завоевателей. Тем не менее в английской и американской прессе, занимающейся специальными вопросами судоходства и судостроения, началось деловое обсуждение послевоенных перспектив этих отраслей морской индустрии и выяснение тех изменений, которые внесены ходом военных действий.

§32. Роль США в мировом судоходстве.

Уже не приходится сомневаться в том, что ведущая роль в послевоенной океанской международной торговле должна будет от Англии перейти к Соединенным Штатам Америки, которые являются главным владельцем океанского тоннажа.

Учтя уроки войны 1914 – 18 г.г., США, создавая транспортный флот, необходимые для выполнения гигантских десантных операций через океаны, в то же время закладывали в создаваемый ими новый коммерческий флот определенную национальную идею, рассматривая его как один из главных элементов того конструктивного плана, который складывается у них в результате политической и экономической перестройки мира, вызываемой войною.

Поэтому Морская Комиссия США, выпуская новые огромные пополнения тоннажа, ни на минуту не теряет из вида тех дальних послевоенных перспектив, которые станут перед США после прекращения военных действий в обоих полушариях.

Торговый флот и новая судостроительная промышленность США должны явиться частями того интегрального плана возрождения национального могущества на океанах, которое должно стать основой процветания США на ближайшую эпоху после окончания войны.

В сущности к плану основать свою экономическую мощь на мирном завоевании океанов США пришла еще в 1936 году, когда была организована Морская Комиссия и принят закон о торговом флоте. Тогда была выпущена программа освежить за 10 лет тоннаж американского торгового флота, пополнив его 500 новыми эффективными судами с дедвейтом в 5-6 миллионов тонн. Этот план, рассчитанный на срок до 1949 года, в результате войны ускорился и расширился. Он будет фактически завершен к 1945 году, а США к этому времени будут располагать свежим эффективным флотом, но уже не в 500, а в 5000 океанских судов с дедвейтом близким к 50 миллионам тонн. Этот тоннаж составит более 50%, а возможно почти 60% от всего мирового флота, следовательно, он своим давлением установит нормальные фрахтовые ставки, определит уровень тех новых послевоенных требований, которым должен будет удовлетворять океанский тоннаж в международных сообщениях. Скорости грузоперевозок, быстрота погрузо-разгрузочных операций, зарплата, состав и условия жизни моряков торгового флота должны будут равняться по уровню, принятому в американском флоте.

Флаг США не только появится во всех портах мира, через которые совершается мировой грузооборот, но и получит в них преобладание, а, следовательно, реконструкция всех портов должна будет подчиниться тем требованиям, которые будут вытекать из свойств, размеров и оборудования американских новых судов.

Систематически готовясь к этим будущим задачам и своей роли на океанах, США через Морскую Комиссию имеют ввиду также предотвратить те бедствия, которые обрушились на них по окончании первой мировой войны в 1922 г. в результате стихийной постройки большого торгового флота. США считают, что теперь в их власти предотвратить кризис судоходства и коммерческого судостроения после ликвидации войны и ее последствий. Они не желают допустить такого положения, как в 1922 году, когда вновь построенные суда стали на прикол или пошли на слом, а верфи закрылись и заросли травой.

Морская Комиссия США предприняла всестороннее исследование проблем послевоенного судоходства, основанное на предполагаемой ситуации мировой торговли после прекращения военных действий.

При Комиссии организован отдел статистики и экономики, который собрал материал для изучения довоенной роли США в мировой торговле, а также данные о развитии торговых путей, судостроения всех стран и стоимости строительства судов в Америке и за границей.

Комиссия ставит себе цели: установить роль США в послевоенной торговле и судоходстве, определить размер необходимого торгового флота, выработать наиболее эффективные типы судов, отвечающие условиям иностранной конкуренции, а также изучить экономическую конъюнктуру всех мировых рынков, складывающуюся в результате войны.

Исследуются такие специальные вопросы, как:

- 1) роль авиации в качестве конкурента морского транспорта при перевозке пассажиров, почты и срочных грузов,
- 2) потребность в повышении средней скорости грузоперевозок,
- 3) будущая роль трампов в качестве фактора грузоперевозок,
- 4) необходимость постройки сверхлайнеров для океанских пассажирских перевозок в послевоенном мире,
- 5) использование наличного и строящегося тоннажа в качестве вспомогательного элемента военной программы,
- 6) размер судостроения мирного времени, отвечающий потребностям поддержания мирового судоходства.

Строя для срочных потребностей транспорта военного времени суда типа «Либерти» методами массовой постройки стандартной конструкции, со скоростью 11 узлов, Комиссия в то же время тщательно исследует вопрос о их пригодности для использования в послевоенный период.

Наряду с «Либерти» в программах Комиссии все большее место находят суда более быстроходных типов С-1, С-2 и С-3, делающие от 14 до 18 узлов. Эту роскошь США могут позволить себе в силу успешного хода борьбы с подводной опасностью и уменьшения потерь тоннажа. В программе судостроения на 1944 год суда «Либерти» сохраняются только для того чтобы использовать «задел» промышленности и дать время верфям планомерно подготовиться к переходу на постройку нового, более прогрессивного, крупного и быстроходного типа «Виктори», который в программе 1944 года уже становится преобладающим.

Что касается установления доли участия флота США во внешних перевозках, то большинство авторитетов склоняется к тому, что оно должно быть не менее 50%.

Перед началом войны этот процент достигал только цифры 27,8%. Возникает вопрос, как велик будет тоннаж США к концу 1944 года, который должен будет завершить

осуществление программы комплектации потребного США коммерческого флота. Тогда дальнейшая задача судостроения сведется к поддержанию тоннажа на достигнутом нормальном уровне.

Перед вступлением в войну США располагали коммерческим флотом на 1.VII.1941 г. – 6815000 гр.-т.

Далее поступили пополнения:

За второе полугодие 1941 г. – 95 судов, 775000 гр.-т.

За 1942-ой год – 746 судов, 8090000 т. дедвейт, 5750000 гр.-т.

За 1943-ий год – 1896 судов, 19239000 т. дедвейт, 13800000 гр.-т.

Программа 1944 г. – 1799 судов, 20000000 т. дедвейт, 14250000 гр.-т.

Итого на 1.I.1945 г. – 41390000 гр.-т.

Потери флота США за 3 года, считая в среднем по 100000 гр.-т. в месяц составят – 3600000 гр.-т.

За 3 года было продано и переуступлено другим государствам до 5000000 гр.-т.

Остается в составе флота США на 1.I.1945 г. – 32790000 гр.-т.

Такой состав торгового флота превысит на 82% довоенный состав британского флота и, надо полагать, не сможет эксплуатироваться с достаточно полной загрузкой.

Некоторые специалисты США, в том числе Эмори Лэнд, высказываются, что для будущего судоходства США достаточен тоннаж порядка 20 млн. гр.-тонн.

Следовательно при переходе на мирное положение США смогут до 13000000 гр.-тонн или передать другим государствам, или поставить частично в долговременный национальный резерв на консервацию.

Кроме того военный флот, армия и воздушные силы вернут значительное число реквизированных и использованных ими во время войны коммерческих судов, а также останутся для использования захваченные неприятельские суда. Из этих источников еще поступит к распределению от 3-х до 4-х миллионов тонн.

Таким образом вопрос перераспределения огромного освобождающегося тоннажа, насчитывающего от 10 до 15 млн. гр.-тонн получает весьма важное значение как для самих США, так и для их союзников, а в особенности для Великобритании.

§33. Положение судоходства Великобритании.

Занимавшая исторически неоспоримое первое место по размерам своего тоннажа Великобритания в результате войны должна будет перейти на вторую роль.

Она обладала к началу войны с доминионами океанским тоннажем 17,9 млн. гр.-т. Ее потери за время войны были особенно велики.

По расчетам журнала Motorship за март 1943 г. Британия вследствие военных действий потеряла до 1942 года – 6300000 гр.-тонн. Потери союзников за 1942 год по данным комитета Трумэна, сенатора США, были 12 млн. тонн дедвейт или 8,5 млн. гр.-т. На Британию пришлось несколько более половины этих потерь. Принимая 55%, получаем потери Британии за 1942 год – 4,7 млн. гр.-т. Потери за 1943 год были около 40% предыдущего года или 1,8 млн. гр.-тонн.

Считая, что потери за 1944 г. будут такие же в связи с предстоящими операциями в Европе, будем иметь общий итог потерь Великобритании до 1.I.1945 г.:

до 1942 г. – 6,3

в 1942 г.	-	4,7
в 1943 г.	-	1,8
в 1944 г.	-	1,8
Итого		14,6 млн. гр.-т.

Новое судостроение в Британии, Канаде и США до 1944 года дало пополнение около 5 млн. гр.-т., за 1944 год можно ожидать еще 2,0 млн. гр.-тонн.

Полное приращение от судостроения с начала войны – 7,0 млн. гр.-т.

Покупка и захват неприятельского тоннажа дополнительно могли дать еще до 1,0 млн. гр.-тонн. Все пополнение – 8 млн. гр.-тонн. Следовательно, уменьшение британского тоннажа с 1939 года могло составить $14,6 - 8 = 6,6$ млн. гр.-тонн и к 1.I.1945 г. надо ожидать, что в распоряжении Британии останется: $17,9 - 6,6 = 11,3$ млн. гр.-тонн.

Естественно Британия стремиться пополнить свою убыль. Суда союзных и нейтральных государств, взятые во временную эксплуатацию, после войны должны быть возвращены владельцам. На Британию также ляжет обязанность покрыть ту их убыль тоннажа, которая произошла на ее службе. Эти потери еще дополнительно составят от 3-х до 4-х млн. гр.-тонн.

Таким образом, чтобы восстановить свой баланс тоннажа и вернуться хотя бы к прежней абсолютной цифре в 18 млн. гр.-тонн, Великобритании потребуется до 10 млн. гр.-тонн. Но такой свободный остаток тоннажа будет находиться в распоряжении США. Отсюда проистекает стремление Великобритании договориться по этому вопросу с правительством США.

Первым шагом к такому соглашению еще в период военных действий явилось письмо президента Рузвельта на имя британского премьера Черчилля, которое последний зачитал в Парламенте 3 августа 1943 г.

В этом письме Рузвельт уведомляет британское правительство, что им сделано распоряжение о передаче во временное пользование Британии в течение 10-ти месяцев по 15-20 судов, а всего до 200 судов новой постройки.

Эта передача 200 судов равносильна пополнению британского тоннажа приблизительно на 2 млн. тонн дедвейт. Условия передачи и типы судов не были фиксированы, но по заявлению Черчилля в их основе лежат соображения «об общей пользе для ведения войны».

Британские круги, связанные с судоходством, усиленно добиваются общего соглашения с США о распределении тоннажа в послевоенное время.

§34. Потери союзных, нейтральных и фашистских стран.

Британия вовлекла тоннаж союзных с нею стран в свою организацию океанского транспорта и систему конвоев.

Этим путем ей удалось привлечь на свою службу до 7,2 млн. гр.-тонн эффективного тоннажа, что явилось для нее крупной поддержкой в наиболее напряженный период. Наиболее крупную помощь тоннажем ей оказали Норвегия, Голландия и Греция, предоставившие до 6,5 млн. гр.-тонн.

Потери этих флотов за время войны были весьма значительны и можно полагать уже достигли 50% переданных ими судов. При послевоенном восстановлении потерь тоннажа Британия и США заинтересованы в том, чтобы эти флоты, игравшие весьма существенную роль в мировом судоходстве, вновь обрели свое значение.

Несколько иначе будет обстоять вопрос с восстановлением флотов Франции и Италии. Надо полагать уцелевшая часть их старого тоннажа после войны им будет предоставлена, но возмещение убыли ляжет на их собственные плечи.

Между тем они в 1939 году являлись обладателями весьма значительных коммерческих флотов. Франция имела 2,9 млн. гр.-тонн, а Италия – 3,4 млн. гр.-тонн. Убыль их тоннажа чрезвычайно велика и потери составят от 4 до 4,5 млн. гр.-тонн.

Пополнение их флотов должно будет составить предмет особого соглашения с США и Британией.

Остается еще группа нейтральных государств: Швеция, Испания, Португалия, оккупированная Дания и южно-американские республики.

Перед ними союзники не имеют никаких принципиальных обязательств.

Что же касается весьма значительных довоенных флотов воюющих государств: Германии, имевшей 4,5 млн. гр.-тонн и Японии – 5,6 млн., то эти флоты к концу войны обречены почти на полное уничтожение, а остаток по примеру войны 1914 – 18 г.г. пойдет для частичной компенсации причиненных потерь. Следовательно, находившиеся в их распоряжении 10 млн. гр.-тонн из общего итога мирового коммерческого флота к концу войны должны считаться почти полностью выпавшими за исключением захваченных во время войны судов.

Следовательно, к концу 1944 года мировой коммерческий флот будет насчитывать не более 58,4 млн. гр.-тонн, а именно:

США – 32,8 млн. гр.-тонн

Великобритания – 11,3

Голландия, Норвегия, Бельгия, Греция – 3,8

Франция и Италия – 2,3

Швеция, Испания, Дания, Португалия, и южно-американские республики – 4,2

Прочие страны – 4,0

Итого: 58,4 млн. гр.-тонн

Отсюда видно, что опасаться перепроизводства тоннажа, несмотря на размах американского судостроения, еще не приходится, так как полный мировой тоннаж в 1939 году насчитывал 68,5 млн. гр.-тонн.

В. Костенко

Омск, 10 марта 1944 года



Оглавление

Введение.....	4
§1. Решающее значение десантных операций через океаны в борьбе между континентами.....	4
Глава I.....	8
§2. Состояние океанского тоннажа перед началом мировой войны 1-го сентября 1939 года.....	8
Глава II.....	12
§3. Провал германской подводной блокады Англии в войну 1914 – 18 года.....	12
§4. Первоначальные атаки германских подлодок на английские боевые корабли.....	12
§5. Начало подводной войны против морской торговли (февр. – сент. 1915 г.).....	15
§6. Подводная война в рамках призового права (с 1.X.15 по 1.II.1917 г.).....	17
§7. Неограниченная подводная война (с 1.II.1917 г. до 11.XI.1918 г.).....	19
§8. Борьба Англии с подводной опасностью и помощь Америки.....	21
§9. Объяснения германскими моряками авторитетами неуспеха подводной войны... ..	28
§10. Выводы и заключения из опыта борьбы с подводной опасностью в войну 1914 – 18 годов.....	30
Глава III.....	32
§11. Оккупация Западной Европы и расширенный план Гитлера удушения Англии подводной войной.....	32
Глава IV.....	35
§12. Выход Гитлера к Средиземному морю и попытка завоевания Африки.....	35
Глава V. ПОТЕРИ МИРОВОГО ТОННАЖА В РАЗНЫЕ ПЕРИОДЫ ВОЙНЫ.....	38
§13. Потери судов до Дюнкерской эвакуации англичан.....	38
§14. Потери тоннажа от Дюнкерка до вступления в войну США.....	40
Глава VI. ПОТЕРИ МИРОВОГО ТОННАЖА за 1942 и 1943-й ГОД.....	45
§15. Поддержка британского судоходства Соединенными Штатами до их вовлечения в войну.....	45
§16. Начало войны на Тихом океане.....	48
§17. Британская организация управления морским транспортом.....	50
§18. Организация британских конвоев.....	52
§19. Потери тоннажа за 1942-й год.....	53
§20. Этапы битвы за Атлантику в 1943 году.....	55
Глава VII.....	61
§21. Коммерческое судостроение в США во время второй мировой войны.....	61
§22. Организация морской комиссии США в 1936 году.....	63
§23. Эволюция программ коммерческого судостроения США.....	64

§24. День «Флота Свободы».	67
§25. Дальнейший рост судостроительных программ после нападения японцев на Пирл-Харбор.	69
§26. Постройка верфей Генри Кайзера и успехи их производства.	71
§27. Организация постройки судов на Кайзеровских верфях.	73
§28. Верфь Ингольской судостроительной корпорации в Паскагуле, штат Миссисипи.	74
§29. Новые и реконструированные крупные верфи коммерческого судостроения.	75
Глава VIII.	77
§30. Коммерческое судостроение в Британии, британских доминионах и в колониях: Канаде, Австралии, Индии и Южной Африке.	77
Глава IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.	
ВОПРОСЫ ПОСЛЕВОЕННОГО МИРОВОГО СУДОХОДСТВА.	81
§31. Перераспределение тоннажа между государствами в результате войны.	81
§32. Роль США в мировом судоходстве.	81
§33. Положение судоходства Великобритании.	83
§34. Потери союзных, нейтральных и фашистских стран.	84

УДК 629.5.081/.123/.128

ББК 39.42.

К 72

Костенко В. П

РОЛЬ КОММЕРЧЕСКОГО ТОННАЖА В ХОДЕ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Серия: «Проекты и верфи. История и судьбы»

Год основания: 2007

Под общей редакцией С. П. Наседкина

Документально-историческое издание

Владимир Полиевктович Костенко

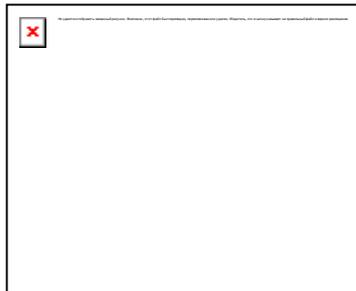
РОЛЬ КОММЕРЧЕСКОГО ТОННАЖА В ХОДЕ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Электронное издание. 2011 год

Под общей редакцией С. П. Наседкина

Оформление, В. А. Ковязин, 2011

ISBN 798-5-902241-18-8



Издательство: Открытое акционерное общество
«Центр технологии судостроения и судоремонта»
(ОАО ЦТСС)

<http://www.sstc.spb.ru>

Россия, 198095, Санкт-Петербург, ул. Промышленная, д. 7
Тел. (812) 786-21-33; 252-252-28-27, Факс (812) 786-27-10

e-mail: spv@sstc.spb.ru

Электронное издание

Костенко, Владимир Полиевктович. Роль коммерческого тоннажа в ходе мировой войны [Электронный ресурс]: монография об основных этапы борьбы Союзных Демократических Держав за сохранение в своих руках океанского транспорта и вытеснение с океанских путей тоннажа противников / В. П. Костенко; март 1944. – Изд. 1-е, электронное. – Электрон. текстовые дан. – (Электрон. книга: формат данных: -.pdf; -.xps, -.htm); – СПб: ОАО Центр технологии судостроения и судоремонта; 2011. — 1 электрон. опт. диск (CD-ROM): цв. - Систем. требования: IBM PC 486 или PentiumII; ОЗУ 32 Мб; операц. система Windows (95, NT и выше); CD-ROM дисковод; программа чтения эл. книг Acrobat Reader версии не ниже 5, Internet Explorer, средство просмотра XPS. – (Проекты и верфи, история и судьбы; вып. 4)