

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Карл Дёниц

ДЕСЯТЬ ЛЕТ
И ДВАДЦАТЬ ДНЕЙ



ВОСПОМИНАНИЯ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО
ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ ГЕРМАНИИ

1935–1945

Карл Дениц
Десять лет и двадцать
дней. Воспоминания
главнокомандующего
военно-морскими силами
Германии. 1935-1945
Серия «За линией фронта. Мемуары»

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609235
Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего
военно-морскими силами Германии. 1935-1945: Центрполиграф;
Москва; 2004
ISBN 5-9524-1356-0*

Аннотация

В своих воспоминаниях главнокомандующий морскими силами Германии гросс-адмирал Карл Дёниц подробно рассказывает о морских сражениях Второй мировой войны. Он излагает свое видение вторжения союзников в Нормандию, свое отношение к заговору против Гитлера, описывает встречи с Редером, Герингом, Шпеером, Гиммлером и Гитлером, а также свою недолгую карьеру в качестве последнего фюрера Германии.

Содержание

1. ПРОЛОГ	5
2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ	19
3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»	34
4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935– 1939 ГОДАХ	46
5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА	66
Конец ознакомительного фрагмента.	88

Карл Дёниц
Десять лет и двадцать
дней. Воспоминания
главнокомандующего
военно-морскими силами
Германии. 1935–1945 гг

1. ПРОЛОГ

Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. – Введение системы конвоев снижает шансы одиночных подлодок на успешную атаку. – Английский военнопленный. – Мой интерес к подводным лодкам и решение остаться на службе в военно-морском флоте Германии. – Практика на обычных военных кораблях в период между войнами. – Назначение руководителем нового подводного флота

бауэр, обладатель ордена «За заслуги» – высшей награды Германии за выдающиеся успехи на полях сражений, и я, один из самых молодых командиров наших подводных лодок, находились на борту наших лодок в Поле – австрийской военно-морской базе на Адриатике. Наш план заключался в следующем: дожидаться, оставаясь в пределах видимости острова Мальта, подхода большого британского конвоя, следующего с востока через Суэцкий канал, и атаковать его ночью, в новолуние. Принимая во внимание, что подводная лодка, находящаяся на поверхности воды, в темноте практически невидима, мы рассчитывали проскользнуть через защитный экран эсминцев по поверхности и выйти на позицию, удобную для атаки в самое сердце конвоя – длинной колонны торговых судов. Перед началом операции мы должны были встретиться в точке, лежащей в 50 милях (пеленг 135°) от мыса Пассеро – юго-восточной оконечности острова Сицилия. Насколько нам было известно, такая операция впервые планировалась двумя подводными лодками совместно.

До той поры подводные лодки воевали только в одиночку. Они выходили в море, бороздили темные глубины, прорывались сквозь противолодочные заграждения, разыскивали противника, вступали в бой – каждая сама по себе, не поддерживая друг друга. Радиотелеграфия – единственное доступное в то время средство связи между подлодками – не позволяла наладить совместные действия. Тогда еще не было ни длинноволновых, ни коротковолновых передатчиков. В

подводном положении мы были полностью отрезаны от мира, а чтобы передать длинноволновый сигнал, находясь на поверхности воды, необходимо было наскоро натянуть между двумя мачтами антенну. Сигнал, несмотря на используемую максимальную мощность, был очень слабым и передавался на небольшое расстояние. А во время его передачи подводная лодка находилась в состоянии лишь частичной готовности к погружению, то есть была более, чем обычно, уязвима для атаки противника, в то время как сама вообще не могла атаковать.

Вечером 3 октября 1918 года моя подводная лодка «UB-68» находилась в согласованной точке встречи. Мы ожидали прибытия Штейнбауэра, но тщетно: он так и не появился. Позже я узнал, что он не смог выйти в море из-за срочного ремонта. В час ночи один из сигнальщиков на мостике заметил появившееся в юго-восточной части неба темное, расплывчатое пятно – нечто длинное, черное, напоминающее гигантскую сигару. Это оказался привязной аэростат, буксируемый английским эсминцем.

Эсминец был один из тех, кого мы называли «уборщиками»: эти корабли немного обгоняют конвой и следуют впереди эскорта. Очень скоро в темноте начали вырисовываться и другие тени – сначала эсминцы и другие корабли эскорта, затем более крупные торговые суда. Конвой из тяжело загруженных судов был сформирован на востоке – в Индии и Китае – и следовал к Мальте и далее на запад. Моя лодка неза-

метно проскользнула мимо эсминцев и приготовилась атаковать ведущее судно во внешней колонне. Однако неожиданно все суда выполнили резкий поворот – теперь они шли на меня. Такое резкое изменение курса было одним из обязательной серии зигзагообразных движений, выполняемых любимым конвоем, чтобы создать дополнительные трудности атакующей подводной лодке. В отношении меня ему это удалось в полной мере, но, резко переложив руль до упора, я все же сумел уклониться, и «УВ-68» буквально протиснулась за кормой того самого судна, которое мы собирались атаковать. Теперь мы оказались между первой и второй колоннами торговых судов. Я снова приготовился к атаке и на этот раз сумел вывести лодку на позицию, из которой выпустил торпеду по большому судну, шедшему в колонне вторым. Гигантский, ярко освещенный столб воды взметнулся в небо, вслед за этим раздался мощный взрыв. Яркая вспышка осветила все вокруг, и я увидел эсминец, на полной скорости спешащий к нам. Он быстро приближался, окруженный бурунами кипящей белой пены. Я дал сигнал тревоги, после чего мы стали ждать, что на нас вот-вот полетят глубинные бомбы. Однако этого не произошло. Думаю, командир эсминца не рискнул воспользоваться этим грозным оружием, опасаясь повредить суда конвоя, находившиеся со всех сторон.

Погрузившись, мы легли на курс, позволявший нам максимально удалиться от конвоя. Затем я дал приказ всплыть и, как только рубка показалась из воды, осторожно выбрал-

ся на мостик. Я увидел суда, которые удалялись в западном направлении. Неподалеку находился эсминец, вероятно, он стоял на месте, где затонуло торпедированное судно. Я приказал продуть танки, чтобы лодка полностью всплыла на поверхность, и мы начали преследование. У меня сохранялась надежда произвести еще одну атаку, пока не рассвело. Однако рассвет наступил слишком быстро: когда мы приблизились к конвою, было уже так светло, что пришлось срочно погружаться. Тогда я решил атаковать из подводного положения с перископной глубины. Но все пошло не так, как хотелось бы. Из-за конструктивного дефекта, допущенного еще судостроителями, в моей лодке – типа VIII – была нарушена продольная остойчивость. В итоге в начале погружения мы неожиданно перевернулись и оказались вверх ногами. Батареи вытекли, погас свет, дальнейшее погружение проходило в полной темноте. В принципе воды под нами было вполне достаточно... Но больше чем на 180–200 футов мы еще никогда не погружались – считалось, что это максимальная глубина, которую может выдержать наш прочный корпус. Я приказал продуть все танки, скомандовал стоп машинам, затем полный назад. Так я пытался остановить движение лодки вниз. Мой замечательный старший помощник Мюссен поднес огонек зажигалки к датчику давления. Стрелка прибора все еще плавно двигалась вправо. Это означало, что лодка продолжает постепенно погружаться. Вскоре стрелка остановилась, некоторое время подрагивала, указы-

вая глубину между 270 и 300 футами, затем начала двигаться в обратном направлении, причем довольно быстро. Продувка танков сжатым воздухом сыграла с нами злую шутку. Подводная лодка, находящаяся под водой, с заполненными сжатым воздухом танками, становится слишком легкой. Словно сухая палка, которую поместили под воду, а потом неожиданно отпустили, она в полном смысле выпрыгнула на поверхность. Я распахнул крышку люка и огляделся. Был разгар дня, а мы находились в самом центре конвоя. Все корабли – и эсминцы, и торговые суда – поспешно поднимали сигнальные флаги, вокруг ревели сирены. Торговые суда занимали удобное положение и тут же открывали огонь из установленных на корме орудий. Эсминцы, направляясь к нам, яростно плевались огнем. Вот попал! Из такой ситуации был только один выход – срочное погружение. К сожалению, для нас это было невозможно – запасы сжатого воздуха были полностью израсходованы, лодка получила пробоину и понемногу принимала воду. Я понял, что это конец, и приказал команде покинуть корабль.

На палубу вытащили тук пробки, который мы выловили из воды накануне. Каждый член команды, кроме спасательного жилета, получал еще изрядный кусок пробки. Но, несмотря на все принятые меры, мы потеряли семь человек, среди которых был и наш механик лейтенант Йешен.

Лодка затонула, конвой ушел вперед, а мы остались барахтаться в воде. Правда, вскоре один из эсминцев эскорта

вернулся и взял нас на борт.

Так закончилась моя карьера в качестве подводника в Первой мировой войне. В ту ночь я получил хороший урок, касающийся основных тактических принципов действий подводных лодок, который запомнил на всю оставшуюся жизнь.

Я понял, что всплывшая подводная лодка, атакующая конвой под покровом темноты, имеет хорошие шансы на успех. Причем чем больше подлодок может быть задействовано одновременно, чем более благоприятные возможности появляются у каждой из них. Когда ночную тишину нарушает грохот взрывов, небо освещается пламенем пожаров, вокруг тонут суда и гибнут люди, все это создает неразбериху, нередко переходящую в панику, что ограничивает свободу действий эсминцев. Таковы были сугубо практические соображения. С точки зрения стратегии и общей тактики также представлялось вполне очевидным, что атаки на конвой должны выполняться группой подводных лодок, действующих вместе.

Во время Первой мировой войны немецкий подводный флот достиг больших успехов. Однако введение конвойной системы лишило его возможности стать решающей силой в войне. Моря сразу же опустели. Теперь подводные лодки, действовавшие в одиночку, могли долго не встретить ни одного судна, а потом неожиданно наткнуться на внушительное скопление судов (30–50 сразу), окруженное мощным эс-

кортом военных кораблей всех типов. Одиночные подводные лодки обычно замечали конвои по чистой случайности, после чего предпринимали попытку атаки, причем обычно не одну. Они упорно нападали снова и снова, а если командир обладал крепкими нервами, преследование могло затянуться на несколько суток и прекращалось, только когда и командир и команда валились с ног от усталости. Одиночная подводная лодка вполне могла потопить одно или два судна, иногда даже больше, но эти результаты не впечатляли. Да и конвой продолжал следовать своим курсом. В большинстве случаев ни одной другой немецкой подлодке больше не удалось наткнуться на этот конвой и он в положенный срок прибывал в Великобританию, доставив туда продовольствие и жизненно необходимое сырье.

Единственно правильным решением было бы одновременное нападение на такой конвой большого количества подводных лодок.

Обдумывая эти идеи, я прибыл в британский лагерь для военнопленных. Домой я вернулся только в июле 1919 года. В кильском штабе нового ВМФ Германии меня спросили, хочу ли я остаться на службе. Вместо ответа, я задал начальнику управления личного состава встречный вопрос:

– Как вы считаете, у нас появятся снова подводные лодки? (Обладание подлодками было запрещено Германией Версальским договором.)

– Уверен, что да, – ответил он. – Не позднее чем через

несколько лет у нас опять будет подводный флот.

Этот ответ и заставил меня остаться на службе в ВМФ. За время войны я стал истинным энтузиастом подводного флота. Меня манила романтика службы на подводных лодках, завораживали бескрайние просторы океана, его темные глубины, таящие в себе неведомое, хотя я понимал, что подводник должен обладать решительностью, обширными знаниями и огромным опытом. Меня восхищала удивительная атмосфера единства и сплоченности, неизменно царящая на подводной лодке, когда каждый человек является неотъемлемой частью единого целого, некой новой общности людей, называемой командой подводной лодки. Уверен, что в сердце каждого подводника никогда не замолкает зов моря, он всегда гордится доверенной ему задачей, считает себе богаче всех на свете королей и ни за какие блага не согласится поменяться местами ни с кем. Вот почему я спросил, будет ли у нас подводный флот.

Но события развивались вовсе не так, как мы ожидали. Долгое время Германия оставалась связанной оковами Версальского договора. До 1935 года нам не было разрешено строить подводные лодки – поэтому вплоть до этого года я не имел никакого отношения к подводному флоту. Я начал плавать на обычных военных кораблях, изучал тактику надводных сражений, затем стал командиром эсминца, позже – командиром флотилии эсминцев, штурманом на флагманском корабле командующего нашими военно-морскими си-

лами на Балтике вице-адмирала фон Лёвевельда и, в конце концов, капитаном крейсера «Эмден».

Все это я упоминаю лишь для того, чтобы показать, что за время, прошедшее после моего возвращения из британского лагеря, я получил качественную военно-морскую подготовку и приобрел немалый опыт плавания на военных кораблях. Это были годы, когда благодаря ограничениям, наложенным Версальским договором, военно-морской флот рейха был обессилен. Однако это бессилие явилось дополнительным побудительным мотивом для совершенствования. Мы рьяно пытались компенсировать свою слабость углубленной подготовкой во всех областях – морской практике, артиллерийском деле, тактике. Мы стремились развивать и всемерно совершенствовать тактику, дающую более слабому противнику возможность не позволить врагу в полной мере использовать свои превосходящие силы. В особенности это относилось к ночным операциям, требовавшим методичной подготовки и немалого опыта. Даже в мирное время подобные тренировки связаны с повышенной опасностью. Ночные операции дают более слабому сопернику больше преимуществ, чем те же операции при свете дня, поскольку обеспечивают его спасительным покровом темноты, из которого можно неожиданно появиться и за который можно быстро спрятаться. В те дни мы еще не знали, что вскоре появится возможность определять местонахождение кораблей в полной темноте с помощью радара. В 1920-х годах командующим военно-мор-

скими силами был наш выдающийся тактик адмирал Ценкер (позже он был назначен начальником штаба ВМС). Именно он организовал интенсивную тактическую подготовку моряков, главным образом в части ночных операций.

В период между войнами я получил глубокую подготовку в области тактики, которая явилась важным и необходимым дополнением к имеющемуся у меня боевому опыту, полученному на Черном море на корабле «Бреслау». На этом театре военных действий господствовал русский флот. Наша тактика больше всего напоминала некую разновидность игры в кошки-мышки, и после каждого столкновения на Черном море нам приходилось прятаться в единственную нору, которая могла предоставить нам хотя бы относительное подобие защиты, – в Босфор. Кроме того, 20-е годы позволили мне получить существенное дополнение к моему опыту подводника – с 1916-го по 1918 год я служил на подводных лодках сначала вахтенным офицером, затем капитаном. Именно тогда я сумел увидеть войну на море глазами капитана атакующей субмарины. Таким образом, в мирное время я упорно учился, в военное время – приобрел боевой опыт. Мне приходилось действовать как в нападении, так и в обороне, как на поверхности моря, так и в его глубинах; все это со служило хорошую службу позже, когда в 1935 году мне было доверено создание нового подводного флота Германии.

По моему глубокому убеждению, капитан субмарины должен получать именно такую двойную подготовку – на над-

водных и подводных кораблях. Ему нельзя все время проводить только на подлодках. Точно так же адмирал, которому поручена защита конвоев от нападения субмарин и проведение противолодочных операций, должен иметь хотя бы небольшой опыт подводной службы. Только тогда, основываясь на личном опыте, он сможет полностью прочувствовать обе стороны вопроса, что даст ему возможность применять необходимые меры, минуя обычно довольно длительную стадию проб и ошибок. Черчилль, который всегда очень быстро схватывал все то, что касалось войны на море (а это редко свойственно политикам и государственным деятелям), сумел в полной мере оценить последний тезис во время Второй мировой войны. В 1942 году он поручил адмиралу сэру Максу Хортону, самому опытному командиру-подводнику периода Первой мировой войны, а позже капитану линкора и адмиралу, командующему крейсерскими силами, задачу организации охраны атлантических конвоев, важность которых для Великобритании трудно было переоценить. И этот человек стал моим личным противником.

Совершив поход на крейсере «Эмден» вокруг Африки и по Индийскому океану, в июле 1935 года мы бросили якорь в устье реки Джейд в районе Вильгельмсхафена. Сюда же прибыл сам главнокомандующий – адмирал Редер. В тот же день из длительного похода в американских водах на крейсере «Карлсруе» вернулся капитан Лютьенс, который позже стал адмиралом, командующим флотом и погиб вместе с линко-

ром «Бисмарк» в мае 1941 года. В моей каюте мы передали главнокомандующему наши доклады и предложения на будущее. В соответствии с предварительным планом Лютьенс должен был нанести еще один визит на «Карлсруе» в Новый Свет, а мне на «Эмдене» предстояло отправиться в Японию, Китай, Голландскую Ост-Индию и Австралию.

Лютьенс предложил обмен: он хотел, чтобы команда «Карлсруе» получила возможность своими глазами увидеть древние цивилизации Востока. Я выдвинул возражения, считая, что после известных подвигов тезки моего корабля под командованием капитана фон Мюллера во время Первой мировой войны место «Эмдена» как раз на Дальнем Востоке.

К всеобщему удивлению, главнокомандующий сухо предложил нам обоим не заниматься пустой болтовней, поскольку нам предстояло покинуть свои посты. Лютьенс был назначен начальником отдела офицерского личного состава в штабе ВМФ. Перед ним была поставлена задача сформировать офицерский корпус для нового военно-морского флота Германии, который нам предстояло построить. Мне же было поручено заняться возрождением подводного флота.

Полученные приказы явились для нас совершенно неожиданными. Изменения произошли благодаря заключению англо-германского морского соглашения. Должен сказать, что новое назначение меня отнюдь не обрадовало. Очень уж соблазнительной представлялась возможность посетить Дальний Восток. А в составе нового флота, который мы на-

мечали построить, подводным лодкам отводилась ничтожно малая доля. Я почувствовал, как меня из стремительно несущегося потока столкнули в тихую заводь.

Последующие события наглядно показали, что я был совершенно не прав. Новое назначение, полученное в июле 1935 года, сыграло решающую роль в моей судьбе. Оно дало мне все, чего только может желать настоящий мужчина, – ответственность, успех, неудачи, привязанность и уважение других людей, возможность проявить себя и поспорить с превратностями судьбы.

2. НОВОЕ ЗАДАНИЕ

Англо-германское морское соглашение 1935 года. – Лондонское соглашение по подводному флоту 1936 года. – Асдики. – Постройка Веддигенской флотилии подводных лодок. – Потребность доказать полезность подводных лодок как превосходного наступательного оружия. – Проблемы и обучение

Англо-германское морское соглашение было подписано 18 июня 1935 года. По условиям этого соглашения Германия обязывалась ограничить свои военно-морские силы 35 % от британских.

Объяснение этому добровольному ограничению кроется в ситуации, в которой в то время оказался немецкий рейх. Страна была обязана выполнять условия Версальского договора, которые привели к масштабному разоружению Германии без соответствующего разоружения стран-победительниц, что также было предусмотрено договором. Гитлер стремился постепенно ослабить опутавшие Германию узы и 16 марта издал декларацию о восстановлении прав Германии как суверенного государства. Он хотел, чтобы Великобри-

тания не участвовала в противостоянии, которое он ожидал со стороны других стран-победительниц, связавших его страну условиями Версальского договора, и с этой целью по собственной инициативе начал переговоры о заключении военно-морского соглашения с Великобританией. Таким образом он надеялся положить конец политической враждебности Великобритании в будущем, поскольку добровольно принятое на себя обязательство ограничить свою военно-морскую мощь должно послужить очевидным доказательством того, что Германия не имеет намерения нападать на Великобританию. Эти соображения главы государства, как оказалось впоследствии, были ошибочными.

Враждебность Великобритании по отношению к любой европейской стране всегда вызывалась необходимостью защиты своего положения ведущей мировой державы и центра мировой торговли, даже если в конкретный момент ей ничто не угрожало. Ее самолюбие, сознание своей силы, желание достичь экономического господства – все это являлось достаточным основанием для протеста, если какое-то из европейских государств приобретало, по мнению англичан, слишком большую силу. Именно на этой основе возникла традиционная британская политика, направленная на достижение баланса сил. И, несмотря на подписание военно-морского соглашения и последующее ограничение строительства немецкого флота, позиция Британии не изменилась.

Тот факт, что британцы с готовностью приняли в 1935 году предложение Гитлера, вполне объясним. В соответствии с англо-германским морским соглашением Германии позволялось строить корабли суммарным водоизмещением до 35 % британского военно-морского тоннажа, причем это условие применялось к каждому классу кораблей отдельно. Исключение было сделано только для подводных лодок, которых нам позволялось иметь до 45 %, причем эта цифра при определенных обстоятельствах и после взаимного обмена мнениями могла быть доведена до 100 %.

Зная тоннаж британского военно-морского флота в 1935 году, можно подсчитать, какой тоннаж нам позволялось иметь по отдельным классам кораблей:

линкоры – 185 тысяч тонн,
тяжелые крейсера – 51 тысяча тонн,
легкие крейсера – 67 тысяч тонн,
авианосцы – 47 тысяч тонн,
эсминцы – 52 тысячи тонн,
подлодки (45 %) – 24 тысячи тонн.

Для того чтобы описать, как происходило строительство нового подводного флота Германии, чрезвычайно важна последняя цифра. 45 % – это наивысшая доля из всех, но вместе с тем она соответствует самому маленькому тоннажу. Это легко объяснимо. Располагаясь на островах, Великобритания зависит от импорта продовольствия и сырья из-за моря. Кроме того, чтобы сохранить свое положение колониаль-

ной империи, следует иметь хорошо налаженные связи со своими заморскими владениями. По этим причинам стратегическая миссия королевского военно-морского флота веками заключалась в защите морских путей. Такую защиту могут обеспечить только надводные корабли, а не субмарины. Подводная лодка, находясь на поверхности, чрезвычайно уязвима, если подвергнется, к примеру, артиллерийскому обстрелу. Она обладает небольшой скоростью хода, низко сидит в воде, то есть имеет ограниченный обзор, иными словами, она совершенно не приспособлена для целей защиты. С другой стороны, она является идеальным тактическим наступательным оружием. (Причем понятие «наступательное оружие» я применяю чисто в военном смысле. Оно не имеет ничего общего с «агрессией» или «агрессивной войной» – все это политические термины.) Опять же, поскольку у Великобритании не было потенциального противника, на морские пути которого ей следовало в случае войны организовать крупномасштабное нападение силами подводного флота, у нее не было никакой необходимости строить большое число мощных субмарин. Поэтому численность ее подводного флота в те годы была весьма умеренной – она составляла всего 2/3 от соответствующего флота Франции. (В 1939 году Британия имела 57 субмарин, а Франция – 78.) Подводники занимали второстепенное положение в британском ВМФ. Так что согласие Великобритании на вышеупомянутые 45 %, а в определенных обстоятельствах и на 100 % подводного

тоннажа вместо 35 %, предусмотренных для остальных типов кораблей, явилось не слишком большой уступкой. Все данные говорили о том, что подводным лодкам не суждено было стать сколь бы то ни было значимым фактором в новом флоте Германии.

Следует упомянуть и еще об одном аспекте. Ведущие морские державы в 1936 году заключили в Лондоне договор по подводному флоту, который отвечал всем желаниям Великобритании в части использования субмарин в войне.

Как известно, Лондонский военно-морской договор 1930 года не вступил в силу, так как подписавшие его Италия и Франция отказались его ратифицировать. По этой причине страны – участники договора встретились снова в 1936 году в Лондоне, чтобы внести изменения в статью 22 из договора 1930 года, касающуюся подводной войны, сделав из нее отдельный договор, получивший название «Лондонское соглашение по подводному флоту».

В соответствии с этим договором субмарина, остановившаяся или потопившая торговое судно, должна действовать как надводный корабль. Тот факт, что на торговых судах установлены орудия «исключительно с целью самозащиты», не освобождает субмарину от обязательств. Такое торговое судно по международным законам остается торговым, а значит, наделенным соответствующим иммунитетом. На практике это означает, что субмарина должна оставаться на поверхности воды при проведении действий с торговым суд-

НОМ.

Если в соответствии с действующими законами будут найдены основания для потопления торгового судна, команда субмарины обязана первым делом обеспечить безопасность экипажа торгового судна. Причем спасательные шлюпки в условиях открытого моря не считаются пригодными для этой цели, поэтому экипаж следует принять на борт, если же это окажется невозможным, воздержаться от потопления судна.

После подписания в 1935 году англо-германского морского соглашения Германия также стала 23 ноября 1936 года участницей протокола по подводному флоту. Это еще больше снизило оперативное значение подводных лодок.

Существует еще один, заключительный момент. После Первой мировой войны англичане много писали о разработке новых приборов для обнаружения погруженной субмарины – асдиках, которые, как утверждалось, могут точно определить местонахождение субмарины на расстоянии многих тысяч ярдов с помощью эха, создаваемого звуковой волной. Поэтому, согласно официальному мнению англичан, подводные лодки уже стали более или менее устаревшим оружием, поэтому вряд ли другие страны сочтут целесообразным их дальнейшее строительство.

По изложенным причинам в немецком военно-морском флоте в 1935 году также существовали сомнения относительно ценности новых подводных лодок, хотя романтика службы на подводном флоте, сопровождающейся большей,

чем где бы то ни было, независимостью, а также немеркнущая слава подвигов немецких подводников времен Первой мировой войны привлекали туда молодых и честолюбивых офицеров, старшин и матросов.

Что касается материальной стороны вопроса, положение дел было следующим: еще в 1932 году военно-морское командование начало подготовку к возобновлению строительства подводных лодок, поэтому в начале 1935 года, когда еще шли англо-германские переговоры, мы уже имели возможность приступить непосредственно к строительству. Первые лодки были очень маленькими – всего 250 тонн. К концу сентября 1935 года у нас уже было 6 таких малышек. Они получили номера от «U-1» до «U-6» и находились в противолодочной школе, позже ставшей школой подводников, под командованием капитана Слевогта, который старательно вдалбливал в головы их потенциальных команд первичные технические знания.

28 сентября 1935 года, после получения еще трех лодок – «U-7», «U-8» и «U-9», была создана Веддигенская флотилия, командиром которой стал я, в то время капитан. В течение следующих нескольких месяцев мы получили еще девять подлодок того же типа – от «U-10» до «U-18».

Инженерной службой флотилии руководил прекрасный специалист капитан Тедсен. Я его хорошо знал. Во время Первой мировой войны он был механиком на подлодке, а с 1921-го по 1923 год служил на эсминце «G-8», которым то-

гда командовал я.

Вообще к вопросу подбора офицеров флотилии командование относилось очень внимательно, поэтому у нас было много первоклассных специалистов.

Лично я взялся за порученное дело со всей имеющейся у меня энергией. Я снова стал подводником душой и телом.

Что касается тренировок первой появившейся у нас после 1918 года подводной флотилии, я не получал ни приказов, ни каких бы то ни было инструкций – ничего. Но я был этому только рад. У меня имелись собственные идеи на этот счет и четко сформулированные цели:

1. Я хотел максимально вдохновить мои команды, вселить в их души энтузиазм, внушить абсолютную веру в подводный флот и беззаветную готовность служить на нем. Только при этом условии люди сумеют справиться с суровыми, порой мрачными буднями службы на подлодках. Здесь недостаточно одного только профессионализма. И первым делом мне следовало помочь людям освободиться от внушенного пропагандой мнения, что благодаря изобретениям англичан подводные лодки являются оружием, которое уже потерпело поражение.

Я непоколебимо верил в боевую мощь подводного флота. Я всегда считал субмарины первоклассным наступательным оружием в морской войне, лучшим из возможных торпедоносителей.

2. Команды подводных лодок следовало, насколько это

возможно, подготовить к действиям в условиях войны. Я хотел, чтобы мои экипажи в мирное время получили возможность столкнуться со всеми возможными ситуациями, которые могут возникнуть во время войны, чтобы, если нечто подобное действительно произойдет, мои люди могли бы с этим справиться.

3. В качестве дальности выстрела, с которого подлодка должна поражать цель как в погруженном состоянии, так и на поверхности воды, я установил расстояние 600 ярдов. С этого короткого расстояния небольшая ошибка в наведении не будет иметь существенного значения, и торпеда должна поразить цель. Если же атакуемый корабль заметит торпеду и узнает о присутствии рядом подводной лодки, будет уже слишком поздно, чтобы успеть уклониться. Летом 1935 года в школе подводников учили, что в погруженном состоянии подводная лодка должна выпускать торпеды на расстоянии 3000 ярдов от цели, чтобы избежать обнаружения британскими асдиками. Приняв командование Веддигенской флотилией в сентябре 1935 года, я решительно выступил против этой концепции. Я не считал эффективную работу асдиков доказанным фактом и в любом случае не имел намерения позволить англичанам запугивать моих людей. Во время войны довольно быстро выяснилось, что я был прав.

4. Я считал, что подводная лодка является идеальным носителем торпеды, причем даже ночью и при атаке с поверхности. Подлодки могли блестяще воплотить в жизнь идею

Тирпитца, высказанную им еще в 1900 году, о том, что торпеду перед выстрелом следует доставить к цели на убийственно короткое расстояние. Тогда он предлагал использовать для этого небольшие торпедные катера, имеющие маленькую надстройку, то есть те, которые могут оставаться незаметными. С течением времени конструкция торпедных катеров развивалась и совершенствовалась, у них появились новые задачи. В результате маленький и почти незаметный торпедный катер, первоначально являвшийся идеальным торпедоносителем для применения на практике идеи Тирпитца, вначале трансформировался в торпедный катер довольно-таки внушительных размеров, а потом – в эсминец-торпедоносец, такой большой и заметный, что стал совершенно непригодным для ночной атаки. Зато подводную лодку, у которой над водой возвышается практически только боевая рубка, ночью почти невозможно обнаружить. По этой причине я придавал исключительно большое значение применению подводных лодок для производства ночных атак с поверхности воды, используя проверенные временем элементы тактики торпедных катеров.

5. Первостепенное значение в процессе обучения, разумеется, должно было придаваться тактическим соображениям. А в этой области возникли новые проблемы, которые следовало решать:

а) при нападении на любую цель чрезвычайно важно иметь возможность осуществить его максимальными сила-

ми, иными словами, используя средства тактического руководства и взаимодействия, задействовать в атаке одновременно как можно больше подводных лодок. Это правило применимо к атаке на любую значимую цель, но приобретает особую важность при наличии группы целей – эскадры военных кораблей, конвоя и т. д. Массированная цель должна подвергаться массированной атаке подлодок;

б) подводная лодка имеет ограниченный радиус обзора и небольшую скорость хода даже на поверхности воды. Если оперировать пространственно-временными терминами, она имеет возможность пройти небольшое расстояние за сравнительно длительный промежуток времени. Иными словами, она непригодна для разведывательных целей. Поэтому с точки зрения тактики она должна действовать в сотрудничестве с той частью вооруженных сил, которая более приспособлена для решения разведывательных задач. А, как известно, лучшим в этом вопросе является самолет.

Ранее не существовало решения ни одного из этих вопросов, поэтому подводные лодки до тех пор всегда действовали в одиночку.

Имея в виду изложенные выше принципы, 1 октября 1935 года мы приступили к тренировке Веддигенской флотилии.

Подводная лодка может находиться в течение долгого времени на воде и под водой, причем в любую погоду и в любом месте необъятных океанских просторов. Мы должны были обеспечить полную акклиматизацию экипажей к жизни на

борту, умение управлять кораблем в любых условиях, точность навигации. Особое внимание мы уделяли астронавигации.

Все части составленной программы обучения были скрупулезно выполнены. Шестимесячный срок был разделен на отдельные периоды, причем подробности каждого сообщались людям заранее. Например, каждая подводная лодка должна была выполнить шестьдесят шесть атак на поверхности моря и примерно столько же в погруженном состоянии, прежде чем допускалась к учебным торпедным стрельбам, начавшимся в декабре 1935 года.

Часть программы, касающаяся подготовки к войне, предусматривала, на мой взгляд, все возможные ситуации: управление кораблем во вражеских водах, способы остаться невидимыми (командиру корабля нужно было развить некое шестое чувство, позволявшее ему почувствовать, была ли лодка замечена противником, находясь на поверхности). Наши люди должны были овладеть умением вовремя решить вопрос, надо ли срочно погружаться при появлении в поле зрения корабля или самолета противника или же можно остаться на поверхности. Мы учили людей производить атаку с перископной глубины и при минимальном пользовании перископом, использовать преимущества, создаваемые ночью лунным светом, ветром и морем, чтобы максимально уменьшить силуэт лодки. Офицеры овладевали основополагающими тактическими принципами, такими, как неза-

метное поддержание контакта и достижение позиции впереди цели, переход с дневного распорядка на ночной и наоборот и т. д. Люди должны были уметь правильно себя вести, столкнувшись с обороной противника. Например, если принято решение отойти по поверхности или в погруженном состоянии, следует решить, что делать дальше. Можно остаться на перископной глубине, продолжать вести наблюдение, а можно нырнуть на большую глубину, где более безопасно, но при этом ослепнуть. К тому же иногда приходится быстро уносить ноги в погруженном состоянии, да еще и на зигзаге, а иногда – ускользать медленно и, главное, бесшумно. При этом нельзя забывать о необходимости постоянного контроля за техническим состоянием подлодки. Ко всему перечисленному следует добавить освоение методики погружения на любые глубины в условиях максимально приближенных к боевым, а также проведение оборонительных мероприятий, предшествующих срочному погружению, и многое другое.

В общем, мы с Тедсенем без дела не сидели. Перед нами стояла хотя и трудная, но очень интересная и, главное, нужная задача. Мы были единственными офицерами нового подводного флота, имевшими боевой опыт. В октябре 1935 года мы начали выходить в море на всех лодках поочередно. Очень скоро команды Веддигенской флотилии стали искренними энтузиастами своего дела. Систематическое и качественное обучение, сопровождаемое регулярными выходами в море, давало людям чувство удовлетворения. Они

понимали, что постоянно повышают свое мастерство, становятся высококлассными специалистами. Поскольку я сам придерживаюсь принципов необходимости личных контактов командира с подчиненными, люди меня очень быстро узнали, между нами воцарились отношения уважения и взаимного доверия.

В оставшиеся мирные годы Веддигенская флотилия росла и крепла, но атмосфера дружбы и взаимопомощи на подводном флоте ничуть не изменилась. В августе 1936 года, то есть посвятив год обучению людей, я был назначен командующим подводными лодками. В неоднократно проводимых позже широкомасштабных маневрах, в которых от каждого человека на своем месте ожидалась полная отдача, подводники всегда участвовали с большим энтузиазмом.

Когда началась война, в беспощадной, не знающей жалости борьбе подводники проявили себя с самой лучшей стороны, продемонстрировали беззаветную преданность долгу, верность своей стране.

В 1957 году офицер, бывший одним из командиров в Веддигенской флотилии в том первом «учебном» году, написал:

«Знания, приобретенные за этот год интенсивных тренировок, когда команды работали на износ, выкладывались до предела своих возможностей, явились основой, на которой позже были построены действия всего подводного флота.

В последующие годы тактика претерпела изменения и зна-

чительно усовершенствовалась. Когда стало ясно, что англичане выступают против нас, тактика была приспособлена для условий военных действий в открытом море и существования конвойной системы. Но основные принципы остались неизменными.

Основным итогом того года явился тот бесспорный факт, что мы все – и матросы, и офицеры – оказались избавленными от комплекса неполноценности, присутствовавшего в каждом из нас. Слишком уж часто приходилось нам раньше слышать, что подводный флот стал бессильным, что это оружие вчерашнего дня, а произошло это благодаря гигантскому скачку в развитии противолодочных приборов и устройств».

Что ж, мне к этому нечего добавить.

3. ТАКТИКА «ВОЛЧИХ СТАЙ»

Необходимость совместных действий подводных лодок. – Эволюция тактики «волчьих стай». – Проблемы управления операциями и связи. – Маневры вооруженных сил Германии на Балтике в 1937 году. – Тренировки в Атлантике. – В моей книге, вышедшей в 1939 году, описаны основные проблемы и тактические принципы. – И тем не менее британцы недооценивают подводный флот

О проблемах-близнецах – совместные действия подводной лодки и самолета и совместные действия нескольких подводных лодок – можно говорить бесконечно. Первая из них будет подробно рассмотрена в одной из последующих глав. Что же касается второй, замечу следующее: один из наших самых естественных инстинктов – это желание, если уж мы должны сражаться, стать как можно сильнее, не оставаться в одиночестве, получить помощь товарищей. Поэтому с незапамятных времен люди, которым предстояла драка, всегда собирались группами, чтобы драться «всем миром», или же выбирали командира и слушались его.

В Первой мировой войны именно немецкие подводные

лодки явились удивительным исключением, которые, как известно, всегда подтверждают правила. Они действовали в одиночку и сражались в одиночку. Серьезные недостатки этого метода стали очевидны с введением англичанами конвойной системы.

Капитан Бауэр, бывший в то время командиром подводного флота и подчинявшийся адмиралу – командующему флотом открытого моря, весной 1917 года предложил, чтобы подводный крейсер, который вот-вот должен быть спущен на воду, был передан в его распоряжение. Капитан хотел сам выйти в море и проверить некоторые свои идеи относительно возможности организации совместных действий подводных лодок против конвоев. Его предложения были отвергнуты.

Как я уже писал, в 1939 году (и затем в 1957-м) офицеры Розе и Отто Шульце также в 1917-м и 1918 годах вносили предложения о совместных действиях подводных лодок. К сожалению, эти идеи во время Первой мировой войны не были доведены до сведения широких масс подводников. Подводные флотилии в те времена находились в ведении разных командиров, поэтому столь полезные предложения не становились предметом всеобщего обсуждения – о них зачастую знали очень немногие. К тому же подобные идеи тогда считались (и для этого в общем-то имелись основания) чисто теоретическими, не имеющими практической ценности. Как бы там ни было, факт остается фактом: во время Первой мировой войны даже две подводные лодки ни разу не действо-

вали совместно. А немецкая подводная кампания потерпела крах после введения англичанами конвойной системы организации движения судов.

В 1935 году, приняв командование первой флотилией подводных лодок, я был совершенно уверен, что проблему организации совместных действий подводных лодок необходимо решить. А став старшим офицером субмарин, я начиная с 1938 года нашел единомышленника в лице Годта, который был тогда у меня начальником штаба, а позже стал руководителем оперативного отдела.

Чтобы дать некоторое представление о трудностях, с которыми мы столкнулись, когда в 1935 году приступили к тренировкам по отработке навыков совместных действий подводных лодок Веддигенской флотилии, приведу выдержки из двух записок. Первая была написана одним из моих командиров в 1935 году, а вторую написал я сам в Нюрнберге в сентябре 1946 года, когда, ожидая решения трибунала, исход которого невозможно было предугадать, начал делать заметки о прошедших годах.

Вот что думал мой командир о предметах тактического обучения, начатого в Веддигенской флотилии в сентябре 1935 года:

«Командир флотилии подчеркнул результат своих первых размышлений о тех разделах тактики подводных лодок, которые мы должны развивать. В случае концентрации на

индивидуальной мишени было необходимо взаимодействие между подводными лодками, действующими в ограниченном районе или театре военных действий. Целью являлось обнаружение противника, передача информации о его местонахождении и последующая атака максимально возможным количеством подводных лодок.

Конец 1935 года стал свидетелем рождения так называемой тактики „волчьих стай“, которая впоследствии была столь мастерски усовершенствована. Но между первым опытом и достижением блестящего результата лежит долгий период мучительных исканий, ошибок, накопления опыта. Для разведки и прикрытия мы использовали старую тактику торпедных катеров. Вначале мы создали специальные разведывательные или сигнальные подразделения. Обнаружив противника, подводная лодка атаковала его, предварительно передав сигнал о присутствии врага. Получив сигнал, другие лодки также начинали атаку. Такой метод можно было использовать, только если противник имел скорость меньше, чем наша. Поэтому он был дополнен расположением за цепью разведывательных кораблей одной или нескольких групп подлодок, имевших задачу атаковать противника, получив информацию о его обнаружении. При проведении тренировок и маневров мы использовали большое число самых разных тактических построений. Оптимальным оказался строй в виде вогнутой кривой. Внутри нее проникает противник, лодка, первая обнаружившая врага, поддержива-

ет с ним контакт, а подлодки, расположенные на более удаленных участках кривой, выступают в роли группы поддержки. Все знания, полученные нами в Веддигенской флотилии, впоследствии неоднократно применялись на практике».

В сентябре 1946 года, находясь в Нюрнберге, я написал:

«В процессе отработки основных принципов совместных действий подводных лодок возникло много проблем, в первую очередь в следующих областях:

а) *Управление*. Как далеко следует заходить в осуществлении командования несколькими подводными лодками? И когда? Непосредственно во время атаки или достаточно обеспечить их скоординированные действия до ее начала? Где находится идеальный баланс между осуществлением общего командования и предоставлением каждой подводной лодке необходимой ей свободы действий? Где должен находиться командующий? В море? В одной из подводных лодок? На надводном корабле? Возможно ли общее командование с борта лодки? Можно ли полностью или хотя бы частично командовать, оставаясь на берегу? Будет ли при этом необходимо создавать некие промежуточные командные пункты в море? Если да, то как правильно разграничить ответственность?

б) *Связь*. Каким образом можно связаться с подводной лодкой, когда она находится на поверхности моря? На пери-

скопной глубине? На большой глубине? Причем сделать это с берега? С другой подводной лодки? С надводного корабля? Какие для этого нужны средства связи? Какие длины волн – короткие, длинные – лучше всего использовать? Каков будет их диапазон – ночью, днем, при разных погодных условиях? Как организовать прием и передачу сигналов на подлодке? Какие средства для приема и передачи сигналов следует установить на лодке, если с нее будет осуществляться командование? Также сложный вопрос – передача, прием и последующая передача световых сигналов. Кроме того, для передачи приказов и докладов следует разработать систему шифров и кодовых фраз.

В целом проведенные нами эксперименты выявили изрядное количество технических вопросов и показали необходимость усовершенствования средств приема и передачи сигналов.

в) *Тактика.* Какие правила должны соблюдать подводные лодки, действующие совместно? Должны ли они при подходе к зоне действий следовать вместе? Если да, то как именно? Или же им следует разделиться? Если да, то каким образом? Какие построения и движения являются наилучшими для разведки? Для поддержки других разведывательных групп? Как должны располагаться подлодки, готовящиеся к атаке, – сомкнутым или широким строем? Если широким, то в какую сторону им следует растягиваться: по траверзу или вперед? И какое должно быть расстояние между отдель-

ными подлодками и группами лодок? Или, быть может, им следует разделиться по одной? Если да, то как – цепью, эшелонно или как-то еще? Сколько требуется подлодок, чтобы обеспечить постоянное поддержание контакта? Следует ли их предназначать специально для этой цели? Каким образом нужно освободить их от выполнения этого задания? Когда может подлодка, осуществляющая связь, атаковать?»

Содержание приведенных записок дает довольно точную картину проводимых нами экспериментов и проблем, с которыми мы при этом столкнулись.

Впервые тактика совместных действий подводных лодок была продемонстрирована на маневрах вооруженных сил Германии осенью 1937 года. Я находился на борту плавбазы в Киле, откуда по радио командовал действиями моих подводных лодок в Балтийском море. Перед ними стояла задача обнаружить формирование вражеских военных кораблей и конвой в открытом море в районе Западной и Восточной Пруссии. Затем они должны были сконцентрироваться и атаковать. Операция по установлению контакта между флотилией субмарин и целью была выполнена вполне успешно. После этого последовали маневры в Северном море, а в мае 1939 года подводные лодки продемонстрировали «групповую тактику» в Атлантике, к западу от Иберийского полуострова и Бискайского залива. Адмирал Бем, командующий флотом, очень заинтересовался нашими опытами и оказал

мне всемерное содействие, предоставив нужное количество надводных кораблей. В июле 1939 года мы провели аналогичные учения на Балтике, на этот раз в присутствии главнокомандующего ВМФ гросс-адмирала Редера. Результаты показали, что в решении проблемы организации совместных действий подлодок мы двигались в правильном направлении и достигли немалых успехов, а многие тактические детали уже довольно хорошо отработаны, во всяком случае, насколько это возможно в мирное время.

Правда, пока еще было неясно: можно ли командовать операцией с большого расстояния, иными словами, существует ли возможность, оставаясь на береговой базе, управлять действиями подводных лодок, находящихся, к примеру, в Атлантике. До тех пор я рассматривал возможность руководства операцией с командного пункта в море и обдумывал создание специальной командной подлодки, оборудованной необходимыми средствами связи и условиями для работы штаба. Позже, уже во время войны, стало очевидно, что морскими операциями можно и нужно управлять только с береговой базы.

Первые распоряжения и инструкции для действий группой появились еще в 1935 году, и с тех пор они постоянно изменялись и совершенствовались. В итоге к началу войны у нас появился «Справочник командира подводной лодки».

В период с 1935-го по 1939 год я придерживался мнения, что сохранить новую тактику в секрете все равно не удаст-

ся. Она отработывалась на учениях ВМФ Германии, подробная информация о которых была известна тысячам людей. Тем не менее в моей книге «Подводное оружие» («Die U-Bootwaffe»), вышедшей в свет в январе 1939 года, я намеренно не описывал групповую тактику, но уделил большое внимание преимуществу, получаемому подлодкой во время ночных атак, причем сопроводил свои слова множеством иллюстраций. Это уж точно ни для кого не являлось секретом, поскольку такие атаки выполнялись подлодками еще во время Первой мировой войны. Поэтому я был крайне удивлен, обнаружив, что, когда началась война, англичане оказались совершенно не готовы к ночным атакам немецких подлодок, так же как и к групповой тактике.

Капитан Роскилл позже писал:

«Уже много говорилось о том, что в период с июня по октябрь командиры отдельных немецких подводных лодок достигли небывалых успехов. Пока численность подводного флота противника оставалась небольшой, немецкие подлодки действовали в одиночку, при этом каждый командир имел возможность показать, на что он способен. Но когда подлодок у адмирала Дёница стало больше, он смог атаковать наши корабли силами сразу нескольких субмарин. Он долго ждал возможности внести это важное изменение в тактику. „Волчьи стаи“ – именно так они были названы – появились в период с октября 1940-го по март 1941 года. Перемена за-

стала нас врасплох, что не могло не вызвать самые серьезные размышления, ведь противник начал применять форму атаки, которую мы не предвидели и против которой не были выработаны ни тактические, ни технические меры» (Война на море. Т. 1. С. 354–355).

Далее капитан Роскилл объяснил, как получилось, что тактика «волчьих стай» оказалась для англичан полной неожиданностью. Британский флот, конечно, проводил в период между войнами учения с ночными атаками субмарин, но упор, как правило, делался на атаки из подводного положения. В результате специалисты королевского флота «сосредоточили свои усилия на отражении атак немецких подлодок из-под воды», а возможность атаки субмарин противника с поверхности моря была упущена. Англичане создали и активно совершенствовали свои асдики – приборы, позволяющие обнаруживать предметы, в том числе и субмарины, под водой с помощью звуковой волны, и свято верили в их возможности. Должно быть, поэтому в 1937 году адмиралтейство во всеуслышание заявило, что «немецким подводным лодкам больше никогда не удастся поставить нас перед проблемами, с которыми мы столкнулись в 1917 году».

Благодаря обладанию этими противолодочными приборами, работавшими под водой, британский флот между войнами не придавал значения угрозе со стороны немецких подводных лодок и недооценил ее важность. Кроме того, на мой

взгляд, весьма уместно привести еще одну выдержку из книги Роскилла «Война на море», наглядно характеризующую образ мыслей британских адмиралов в период между войнами. Он пишет:

«Читатель, без сомнения, спросит, почему никто не предвидел применение противником новой тактики, почему все усилия специалистов были направлены только на выработку мер по отражению атаки погруженных подводных лодок. Дело в том, что военная мысль англичан всегда была связана только с действиями надводных военных кораблей против аналогичного флота противника. Оборона также рассматривалась в основном как защита от надводных кораблей. Заявление первого морского лорда, сделанное им в августе 1939 года перед своими коллегами, касающееся угрозы для нашей торговли со стороны вражеских военных рейдеров, наглядно демонстрирует, насколько сильно именно этот аспект доминировал в умах адмиралов» (Т. 1. С. 355).

Такой образ мыслей представляется мне достаточно важным и достойным упоминания, поскольку характерен не только для британского флота, но и для многих других. Он показывает, насколько тяжело офицеру, которого готовили к войне на поверхности моря, осознать и оценить важность других методов ведения военных действий, например подводной войны. Впрочем, с человеческой точки зрения это

вполне понятно: такой офицер живет в привычной атмосфере и, если он умен и энергичен, сосредоточивает все свои мысли на способах и средствах, которые помогут ему выиграть сражение на поверхности моря, он надеется и верит в них. По этой причине важность субмарин не была в должной степени оценена флотами многих стран, а если и была, то слишком поздно. Так случилось и с британским флотом во время Второй мировой войны. Положение не изменил даже тот факт, что именно немецким подводным лодкам Великобритания обязана одним из тяжелейших кризисов в своей истории, происшедшим в годы Первой мировой войны.

Некоторые немецкие адмиралы и государственные деятели во время Второй мировой войны тоже недооценили возможности подводного флота, поэтому меры, принятые по его развитию, изрядно запоздали. О трагедии немецкого подводного флота в годы Второй мировой войны речь пойдет позже.

4. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935–1939 ГОДАХ

*Запросы англо-германского морского соглашения. –
Какие типы подводных лодок строить. –
Большие лодки далеко не всегда выгодны. –
Золотая середина, средние размеры. – Я
рекомендую развивать тип VII. – Конфликт с
командованием ВМФ. – Мои рекомендации по
подготовке к военному кризису. – Подготовка
англичан, развитие конвойной системы. –
Подготовка моих «волчьих стай» поддержана*

Ответственность за решение, какие именно корабли необходимо строить для военно-морского флота, возлагается (и это правильно) на главнокомандующего. Только у него имеются необходимые связи в правительстве, и только он получает от правительства самую полную информацию относительно политической ситуации. Поэтому он знает, с каки-

ми потенциальными противниками вероятнее всего придется столкнуться, и может сделать стратегически верные выводы.

С этой точки зрения первичным вопросом является определение стратегических задач. Затем возникает следующий фундаментальный вопрос: какими средствами выполнить эти задачи? Когда же ответы на эти вопросы четко сформулированы, средства, о которых идет речь, должны создаваться независимо от сложившихся традиционных взглядов или иных концепций, которые вполне могут существовать в военно-морском флоте данной страны или у власть имущих.

Англо-германское морское соглашение 1935 года, которое являлось чисто политическим шагом, было призвано вымостить дорогу к общей политике с Великобританией, определило мощь военно-морских сил (как в суммарном тоннаже, так и по категориям кораблей) в пределах 35 % от британского флота. Таким образом оно избавило немецкое военно-морское командование от необходимости решать упомянутые выше вопросы, во всяком случае, насколько это касалось Великобритании. В таких обстоятельствах последнюю уже можно было не включать в число потенциальных противников. Соглашение основывалось на том принципе, что немецкий военно-морской флот будет фактором политической стабильности в мирное время, а в военное время он должен быть способным противостоять флоту любой другой страны на континенте. Очевидно, что при таких предпосыл-

ках любое исследование стратегических задач, стоящих перед флотом, связано с множеством сомнений и неопределенностей. Разве можно, к примеру, допустить, что Германия способна развязать войну против какого-нибудь государства на континенте без вмешательства в этот процесс Великобритании?

Что касается ответа на вопрос относительно средств для выполнения поставленных задач, здесь все заранее определено указанными в соглашении процентами по каждой категории кораблей. Правда, в пределах каждой категории мы могли сами решать, какие именно типы кораблей строить.

Хотя решение о постройке кораблей должен принимать лично командующий, на практике он непременно прежде всего посоветуется со своими оперативными службами.

Именно это и сделал главнокомандующий ВМФ Германии, когда речь зашла о подводных лодках. Дело в том, что после периода забвения, длившегося семнадцать лет, подводные лодки во многих отношениях стали закрытой книгой, кроме того, главнокомандующий хотел услышать мнение людей, которым предстояло на них служить, о проектировании и конструкции подлодок. Насколько лично я смог повлиять на его решение, станет ясно несколько позже.

Исходя из опыта Первой мировой войны и основываясь на существующих в то время технических стандартах и стандартах вооружения, тактическое и оперативное значение подводных лодок в период между двумя войнами оцени-

валось следующим образом.

Подводная лодка – это первоклассный торпедоносец, но ненадежная платформа для артиллерийского орудия. Низкий надводный борт и ограниченный обзор делают ее неудобной для использования артиллерийского орудия.

Она пригодна для установки мин, поскольку легко может пробраться незамеченной в прибрежные воды противника, где располагаются самые напряженные судоходные пути. Выполнив свою работу, она может так же незаметно ускользнуть, а противник даже не заподозрит, что у его берегов появились мины.

В сравнении с надводными кораблями подводная лодка обладает низкой скоростью хода, а значит, непригодна для совместных действий с ними, а из-за ограниченного обзора она непригодна и для разведывательных целей.

(Сегодня все сказанное верно лишь частично. Развитие приборов обнаружения, а также рост использования авиации изменили требования, предъявляемые к субмарине.)

При решении вопроса о типах субмарин, которые нужно строить, следует принимать во внимание ряд соображений. Субарины – это единственный класс кораблей, которые только в редчайших, исключительных случаях вступают в бой с себе подобными. Поэтому вопрос силы соответствующего типа кораблей, которыми обладает потенциальный противник, играющий первостепенную роль в проектировании и строительстве всех других типов кораблей, в

случае с субмаринами особого значения не имеет. Тип субмарины вполне можно выбирать без учета размеров и других характеристик субмарин, находящихся на вооружении в других флотах. Поэтому субмарины обычно не участвуют во взаимном «выравнивании» размеров разных типов надводных судов, к чему стремятся те или иные государства. В XX веке этот процесс шел весьма активно и явился результатом обеспокоенных взглядов, бросаемых на те или иные корабли потенциальных противников. (У него есть, значит, и у нас должны быть такие же или больше.) В некоторых флотах естественное желание обладать самыми большими и мощными надводными кораблями всех типов оказалось искушением, которому невозможно противостоять, поэтому там и размеры субмарин тоже были увеличены. Однако решение об увеличении размеров, когда речь идет о субмарине, является неверным. Ее боевая мощь не возрастает, как в случае с надводными кораблями, пропорционально размеру. Даже наоборот: многие характеристики, придающие субмарине ее собственную, неповторимую ценность как боевой единицы, начинают ухудшаться после достижения одного определенного размера. К примеру, увеличивается время, затрачиваемое на погружение с поверхности воды на безопасную глубину. Да и сам процесс погружения становится более сложной операцией: слишком большой угол погружения увеличивает риск, потому что увеличившаяся длина большой субмарины придает ей склонность «зарываться носом». В общем, тех-

ника погружения и всплытия становится более сложной, а объем работы механиков значительно увеличивается. Большую субмарину труднее удержать на перископной глубине, чем субмарину меньших размеров, поскольку она с большей вероятностью может неожиданно опуститься глубже носом или кормой и показаться на поверхности. Это особенно свойственно субмаринам, которые приходится вести на перископной глубине в ненастную погоду, при волнении – иными словами, в открытом море.

Кроме того, чем больше корабль, тем меньше его управляемость и маневренность. Как на поверхности, так и под водой его циркуляция становится больше, а значит, ему требуется больше времени для поворота на нужный угол. Большой корабль медлительнее и неповоротливее, чем маленький, при выполнении точных маневров – а это значительный недостаток, особенно когда речь идет о ночных операциях. Ну и наконец, большой корабль имеет большой силуэт, то есть его легче обнаружить.

С другой стороны, большой корабль может взять на борт больше оружия, припасов и топлива, а следовательно, увеличивается его дальность плавания, и условия жизни на борту такого корабля лучше. Возможно, в некоторых флотах эти соображения явились достаточным основанием для увеличения размеров их субмарин. В этой связи следует заметить, что даже при создании отличных условий жизни для команды физические возможности людей ограничены, и по-

сле двухмесячного похода команде все равно требуется продолжительный отпуск для отдыха и восстановления. Поэтому ценность увеличенной дальности плавания весьма сомнительна.

Из изложенного выше видно, что при выборе наилучшего типа субмарины можно руководствоваться самыми разными критериями. Наша задача заключалась в том, чтобы найти некий компромисс между противоречащими друг другу требованиями – технической эффективностью, удобством управления при всплытии и погружении, незаметностью, с одной стороны, и приемлемой дальностью плавания – с другой. В результате длительных обсуждений и выполнения многочисленных расчетов мы пришли к выводу, что необходимая нам золотая середина – это субмарина водоизмещением 500 тонн. (Расчет выполнялся по формуле водоизмещения, согласованной всеми государствами, подписавшими Вашингтонский договор 1922 года. Сюда не включены запасы масла, топлива и воды. Нормальное водоизмещение такого корабля составляет около 700 тонн.)

При выборе среднего размера субмарины значительную роль сыграл простой, но очень важный факт: если несколько таких субмарин займут позицию в море, у них будет намного больше шансов обнаружить и атаковать противника, чем если только одна из этих позиций будет занята более крупной и мощной субмариной. Это простейшее правило далеко не всегда применяется, когда речь идет о надводных кораблях.

Возможности субмарины в плане разведки в любом случае крайне ограничены, и увеличение размеров их не добавляет.

Вопрос приобретает особую важность, когда общий тоннаж субмарин ограничивается, например, договором, а значит, возникает проблема максимально эффективного его использования. В такой ситуации лучше построить четыре 500-тонные субмарины, чем одну 2000-тонную.

Летом 1935 года немецкий флот имел следующие субмарины, принятые в эксплуатацию или находящиеся в процессе постройки:

1. 12 подлодок типа II. Примерно 250 тонн (вашингтонское водоизмещение), 3 носовых торпедных трубы, скорость на поверхности моря 12–13 узлов, дальность плавания 3100 миль. Очень простой и хороший корабль, но маленький.

2. 2 лодки типа I. 712 тонн, 4 носовых и 2 кормовых торпедных трубы, скорость на поверхности 17 узлов, дальность плавания 7900 миль. Не очень удачный тип: при быстром погружении может опасно зарываться носом в воду, поэтому требует очень квалифицированного управления.

3. 10 лодок типа VII. Примерно 500 тонн, 4 носовых и 1 кормовая торпедных трубы, скорость на поверхности 16 узлов, дальность плавания 6200 миль. Превосходные корабли!

В 1936 году мои взгляды на проблему дальнейшего строительства подводных лодок были следующими. Я считал, что больше не стоит строить субмарины типа II, такие, как входили в состав Веддигенской флотилии. Они слишком сла-

бы в части вооружения, радиуса действия и скорости. Также следует исключить строительство лодок типа I, ими слишком сложно управлять. Остается только тип VII, который явился, собственно говоря, усовершенствованным типом VIII. Подлодки типа VIII отлично проявили себя во время Первой мировой войны. Работами по развитию и совершенствованию конструкции занимались первоклассные инженеры: Шерер, занимавшийся корпусом, и Брёкинг, отвечавший за двигатели. Многочисленные испытания сразу же показали, что созданная ими субмарина получилась удивительно надежной, безопасной и простой в управлении.

Для своих размеров она имела максимально возможную боевую мощь. Имея водоизмещение всего 500 тонн (вашингтонский расчет), четыре носовых и одну кормовую торпедных трубы, лодка могла нести 12–14 торпед. Время погружения составляло всего 20 секунд, под водой лодка вела себя идеально, а на поверхности имела довольно высокую скорость хода – 16 узлов. Ее слабость заключалась в том, что она могла принять только 67 тонн топлива и имела небольшую дальность плавания – 6200 миль. Но, несмотря на очевидные недостатки, мне казалось, что именно этот тип ближе всего к нашим зачастую противоречивым требованиям. Я был уверен, что, если эти лодки сделать немного больше, может существенно увеличиться количество принимаемого на борт топлива, а значит, возрастет и дальность плавания. Тогда они станут идеальными для наших целей. Однако наш

механик Тедсен выдвинул другое предложение. Он подсчитал, что, грамотно распорядившись имеющимся пространством и добавив к водоизмещению всего 17 тонн (по вашингтонскому расчету), можно увеличить количество топлива до 108 тонн, при этом дальность плавания возрастет до 8700 миль. Так появился тип VIII водоизмещением 517 тонн. (В январе 1939 года он снова был модифицирован и появился тип VIII См. приложение 1.)

А тем временем в 1936-м и 1937 годах совершенствовалась и групповая тактика (она же тактика «волчьих стай»). По своей сути она состояла из серии перемещений, выполненных тактическим формированием на поверхности воды, с целью обнаружить противника, установить контакт, а затем провести другие подлодки в совместную атаку, которая должна быть, насколько это возможно, скоординирована и производиться главным образом ночью и на поверхности. Для этого тактического взаимодействия быстроходные и легкие в управлении лодки типа VII были вполне пригодны. Поэтому летом 1937 года я направил военно-морскому командованию два предложения:

1. Поддержать идею Тедсена о небольшом увеличении размера подлодок типа VII, с целью увеличить количество принимаемого на борт топлива. Сконцентрироваться на постройке субмарин модифицированного типа VII в количестве 3/4 от суммарного тоннажа, указанного в англо-германском морском соглашении для подводных лодок.

2. Оставшуюся четверть отвести для субмарин водоизмещением около 740 тонн с дальностью плавания 12–13 тысяч миль, которые смогут выполнять дальние походы.

Однако у командования имелись другие идеи. Причем главным тактическим и эксплуатационным аргументом, на котором они основывались, была непоколебимая вера в то, что в будущей войне подводные лодки снова будут действовать в одиночку. Все мои предложения о внедрении групповой тактики были отвергнуты офицерами, занимавшими высокие должности в командовании и считавшими, что такая тактика потребует слишком частого нарушения радиомолчания, что, в свою очередь, позволит противнику быстро обнаружить подводные лодки. Я же придерживался мнения, что поддержание радиомолчания не является самоцелью и в случае наличия целесообразности вполне может быть нарушено, причем возможный ущерб от этого вполне может считаться приемлемым, когда использование радиосвязи позволит собрать подводные лодки вместе и достичь большого успеха.

Несмотря на все мои возражения, военно-морское командование пришло к выводу, что необходимо строить большие подводные лодки – подводные крейсера водоизмещением 2000 тонн с большой дальностью плавания, просторным складским помещением для торпед и, помимо этого, имеющие возможность участвовать в артиллерийской дуэли на поверхности моря. Именно такие крейсера должны

стать приоритетным направлением в строительстве подводного флота.

Противоречивые взгляды на тактическое управление подводным флотом в войне и, как следствие, несовпадение мнений на строительную программу, преобладали в течение нескольких лет после 1935 года. В результате главнокомандующий, потерявший надежду достичь единства, решил отложить принятие решения относительно программы строительства подводных лодок. В результате этого подводный флот Германии перед войной пополнялся следующим образом:

- 14 подводных лодок
- 21 подводная лодка
- 1 подводная лодка
- 9 подводных лодок
- 18 подводных лодок

В конце 1937-го, а также на протяжении 1938-го и 1939 годов расхождение взглядов между военно-морским командованием и командованием подводным флотом стало особенно очевидным. Я понял, что проводимая Гитлером политика, направленная на рост военной мощи Германии, непременно приведет, несмотря на наличие морского соглашения, к противостоянию с Великобританией. На мой взгляд, просто невозможно было поверить, что Британия, которая после событий 2 сентября 1870 года (дата победы немецкой армии при Седане во франко-прусской войне) неизменно проти-

вилась увеличению силы Германии, останется безразличной теперь. Я считал, что начало военных действий с Великобританией – это всего лишь вопрос времени, поэтому настаивал на всемерном ускорении выполнения программы строительства субмарин. Занимаясь тренировками в своей флотилии, я основывался (и это было вполне логично) на моих личных убеждениях, поэтому мы отрабатывали групповую тактику нападения на конвои в открытом море. Мой запрос, направленный в конце 1937 года, о выходе в Атлантику с плавбазой «Саар», группой 500-тонных подлодок, а также «U-25» и «U-26» – большими кораблями типа I – для проведения соответствующих учений был отвергнут. Мне объяснили, что немецкие политики не хотят усложнять положение во время Гражданской войны в Испании, выведя свои подводные лодки в Атлантику.

Учения, проведенные в 1937 году силами только моих флотилий, доказали, что внедрение групповой тактики в открытом море невозможно без наличия штабного корабля, оборудованного необходимыми средствами связи. Когда же я обратился к командованию с просьбой о выделении такого корабля, мне снова отказали. Командование все еще не отказалось от убеждения, что в будущей войне подлодки будут действовать в одиночку. И только после личного вмешательства командующего я получил корабль «Эрвин Васснер», который и стал моим штабом.

Обострение политической ситуации в 1938 году послу-

жило, по моему мнению, достаточным оправданием для направления следующего предложения военно-морскому командованию:

«Предлагаю разместить одну из имеющихся флотилий подводных лодок за границей. Расположенная там флотилия в мирное время будет оказывать сдерживающее политико-военное влияние, а после начала войны окажется в выгодном положении для нанесения точного удара по коммуникациям противника».

Для реализации этого предложения я составил следующий план:

1. Ввести 3-летний период обучения для подводников, при этом первый год посвятить индивидуальной подготовке, второй – групповому обучению и маневрам, а третий проводить на заграничной базе.

2. Подготовить два ремонтных судна для сопровождения субмарин и плавбаз за границу.

Зимой 1938/39 года я провел в Атлантике военные учения, имеющие целью окончательно прояснить все нерешенные вопросы применения групповой тактики. Мы хотели еще раз проанализировать, как организовать взаимодействие, какие действия должны выполняться до и после обнаружения вражеского конвоя, как собирать подводные лодки вместе для решающей атаки.

В результате было выявлено следующее:

1. Если, как я предполагал, противник организует движение своих торговых судов охраняемыми конвоями, нам потребуется по меньшей мере 300 подводных лодок, чтобы вести войну на судоходных линиях. При расчете этой цифры я исходил из того, что в любой данный момент 100 подлодок будут находиться в порту, еще 100 – в пути к театру военных действий или обратно и 100 участвовать непосредственно в операциях. Имея в своем распоряжении такое количество субмарин, я считал, что смогу добиться решающего успеха.

2. Полный контроль за подводными лодками, находящимися на театре военных действий, и управление совместными операциями с командного пункта на берегу вряд ли было осуществимо. Более того, я чувствовал, что такому командиру будет очень мешать незнание обстановки на месте действия – направления ветра, погодных условий, степени сопротивления противника. Поэтому я пришел к выводу, что широкомасштабная оперативная и тактическая организация подводных лодок в поисках конвоя, конечно, должна направляться с берега командующим офицером, но руководство конкретной операцией следует поручить другому командиру, который бы располагался в своей подводной лодке на некотором расстоянии от поля боя, по возможности оставаясь на поверхности моря.

По этой причине я настоял, чтобы определенное число строящихся подлодок было снабжено эффективными сред-

ствами связи – я предполагал использовать такие лодки в качестве командных пунктов.

3. Если количество подводных лодок, которое было в моем распоряжении, дополнить теми, что будут построены в обозримом будущем (с учетом установленных в судостроительной программе приоритетов и скорости постройки), становилось очевидно, что в случае войны мы в течение ряда лет не сможем нанести сколь бы то ни было ощутимых ударов по противнику, разве что несколько булавочных уколов.

Выводы, к которым я пришел в результате военных учений, были изложены в документе, переданном мной командующему флотом адмиралу Бему и главнокомандующему ВМФ. Первый меня безоговорочно поддержал.

Военные учения проводились исходя из моей твердой убежденности, что в случае начала войны, несмотря на наличие соглашения по подводному флоту, противник немедленно введет конвойную систему. В этом меня почти никто не поддерживал. Строгое соблюдение условий соглашения делало введение конвойной системы ненужным, поскольку в соответствии с ним подлодки были обязаны придерживаться положений призового права, даже если речь пойдет о торговых судах, имеющих вооружение, предназначенное для «целей самозащиты». Но я никак не мог себе представить, что торговые моряки противника будут действовать в строгом соответствии с пунктами соглашения, то есть будут вести себя, как мирные купцы, и позволят потопить свой корабль та-

кому уязвимому противнику, как находящаяся на поверхности воды и на небольшом расстоянии подводная лодка. При этом они не пошлют в эфир информацию о ее присутствии и не произведут ни одного выстрела для самозащиты. Да и формулировка «в целях самозащиты» представлялась мне довольно туманной. На какой стадии она вступает в силу? Когда субмарина собирается потопить судно в условиях, когда призовое право позволяет ей это сделать? Или же необходимость в самозащите возникает, как только подводная лодка замечена? На практике такие формулировки в соглашениях бессмысленны.

Любопытно отметить, как в это же самое время к вопросам соблюдения соглашения по подводному флоту и возможности введения конвойной системы относились англичане. В 1937 году состоялось совещание представителей британского адмиралтейства и министерства авиации, на котором обсуждались вопросы защиты британского торгового судоходства в случае войны. Моряки считали, что угрозе со стороны как подводных лодок, так и авиации можно противостоять, если на самых ранних этапах ввести конвойную систему. Зато авиаторы опасались, что скопление большого числа торговых судов в одном месте явится прекрасной мишенью для атаки с воздуха, что приведет к большим потерям.

Представители адмиралтейства не сомневались, что военные корабли, которые будут сопровождать суда, сумеют защитить своих подопечных, все же у них имеются асди-

ки, позволяющие обнаружить подводные лодки, и палубные орудия против авиации. Подобные разговоры вызывали лишь скептические ухмылки летчиков.

Однако в одном вопросе обе стороны придерживались единого мнения, и их заключение было 2 декабря 1937 года передано на рассмотрение комитета по обороне Британской империи. Оно гласило: вероятнее всего, в случае войны наше судоходство подвергнется неограниченным атакам как со стороны подводных лодок, так со стороны авиации противника. И будет введена конвойная система.

В «Руководстве по защите торгового судоходства», выпущенном в 1938 году, британское адмиралтейство поместило инструкции для торговых моряков, где было сказано, что об обнаружении любой немецкой подводной лодки следует немедленно докладывать по радио. Таким образом торговые корабли становились частью «системы оповещения военно-морской разведки» (Роскилл. Война на море. Т. 1. С. 103).

Эти инструкции противоречили смыслу соглашения по подводному флоту 1936 года, запрещавшего торговым судам участвовать в любых видах военной деятельности. Они наглядно доказали, что Великобритания не имеет намерения его выполнять.

На основании этого же руководства вскоре после начала войны на британских торговых кораблях было установлено палубное вооружение. Любые иллюзии, которые существо-

вали относительно использования этого оружия, предназначенного «исключительно для самозащиты», рассеялись сразу же после начала войны. Во многих случаях моряки открывали огонь, едва завидев подводную лодку. Я расскажу об этом подробнее, когда речь пойдет о первых месяцах войны.

Однако один момент я бы хотел прояснить сразу же. В 1938 году в Великобритании появились инструкции, прямо противоречащие соглашению по подводному флоту. А в 1937 году англичанами было принято решение о введении конвойной системы в случае войны. Иными словами, Великобритания не считала для себя возможным строго придерживаться положений соглашения. Черчилль, в начале войны ставший первым морским лордом, в своих мемуарах писал:

«Первое совещание в адмиралтействе я провел ночью 4 сентября. Поскольку на нем рассматривались чрезвычайно важные вопросы, перед отходом ко сну я вкратце записал основные решения, чтобы с самого утра начать по ним работать:

5. IX.39. 1) На первой стадии, пока Япония сохраняет миролюбивое настроение, а Италия нейтралитет, хотя и неуверенный, основной удар придется на подходы к Великобритании со стороны Атлантики.

2) Необходимо вводить конвойную систему. Под этим термином понимается только противолодочный конвой. Все вопросы, связанные с рейдерами противника, в настоящем до-

кументе не рассматриваются» (*Черчилль У.* Вторая мировая война. Т. 1. С. 333).

Таким образом, совершенно очевидно, что подготовка немецких подводников велась в правильном направлении. Я имею в виду операции против охраняемых конвоев. Мы правильно оценили ситуацию, и наше требование строить как можно больше подводных лодок было оправданным. Этот тезис подтверждается и в «Войне на море» Роскилла. Там сказано: «Перед войной Дёниц подсчитал, что, если мы организуем свое судоходство охраняемыми конвоями, ему потребуется около 300 подводных лодок, чтобы достичь решающего результата. Что ж, по крайней мере, у него не было никаких иллюзий по поводу конвойной системы» (Т. 1. С. 356).

5. РЕШАЮЩИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА

1938 год, комитет по планированию. – Главная стратегическая цель. – Британский торговый флот. – План Z для нового флота. – Я не согласен с акцентом на надводные корабли. – Я требую больше подводных лодок. – Слабому флоту необходимо перевооружение. – Начало войны. – Решение строить больше подводных лодок. – Моя просьба о надзоре отклонена

В предыдущей главе я изложил свои взгляды на политическую и военную ситуацию, задачи, которые, по моему мнению, стояли перед подводным флотом, мои соображения о будущем строительстве подводных лодок и подготовке команд.

А планы военно-морского командования, о которых я, как человек подчиненный, в 1939 году был только поставлен в известность, были следующими.

В конце мая 1938 года Гитлер сказал главнокомандующему военно-морскими силами, что Великобритании также

следует рассматривать как потенциального противника, но пока нет планов развязывания немедленного конфликта с ней. Осенью 1938 года главнокомандующий создал комитет по планированию, который должен был проанализировать задачи, возникающие перед флотом, с учетом нового потенциального противника, и дать рекомендации по их решению.

В своих изысканиях комитет определил уничтожение британского торгового флота в качестве главной стратегической задачи немецкого ВМФ. Для решения этой задачи комитет рекомендовал Гитлеру построить новый сбалансированный флот, обладающий большой ударной мощью. Этот флот должен быть разбит на боевые группы, перед которыми следует поставить двойственную задачу: проведение кампании против британского торгового судоходства в Атлантике и против охраняющих его военно-морских сил. Была разработана долгосрочная программа строительства такого флота, так называемый план Z. Он предусматривал за период до 1948 года постройку следующих кораблей:

- 1) 6 линейных кораблей водоизмещением 50 000 тонн каждый (в дополнение к «Бисмарку» и «Тирпитцу»);
- 2) 8 (позже 12) крейсеров на 20 000 тонн;¹
- 3) 4 авианосца по 20 000 тонн;
- 4) большое число легких крейсеров;

¹ Первоначально эти корабли задумывались как увеличенные копии «карманных» линкоров (шесть 11-дюймовых орудий), но в более поздних версиях плана Z их место заняли три корабля по 30 000 тонн с шестью 15-дюймовыми орудиями.

5) 233 подлодки.

В январе 1939 года Гитлер одобрил судостроительную программу и потребовал, чтобы она была выполнена за шесть лет.

По указанию главнокомандующего приоритет в строительстве был отдан линкорам и подводным лодкам. Подводные крейсера должны были построить к 1943 году.

Тем не менее основной упор в плане Z был сделан на надводный флот. Такое решение, по моему мнению, не отвечало требованиям сложившейся ситуации, я не был согласен с планом Z по следующим причинам:

1. На его выполнение уйдет не менее 6 лет, и все эти годы, которые, скорее всего, будут весьма напряженными в политическом отношении, флот не будет готов к войне с Великобританией.

2. Если мы начнем строить линкоры, крейсера и авианосцы в больших количествах, наши противники, вне всякого сомнения, сделают то же самое. В начавшейся гонке вооружений мы останемся далеко позади, поскольку с самого начала мы были очень далеко от 35 %, позволенных нам морским соглашением.

3. В результате серьезной угрозы с воздуха, которая после Первой мировой войны значительно увеличилась, немецкие корабли, стоящие в портах и на верфях, будут постоянно подвергаться опасности воздушной атаки англичан, поскольку они находятся в пределах радиуса действия авиации на-

земного базирования. Спасения нам искать негде. Для подводных лодок можно построить бетонные укрытия. К сожалению, для линкоров и крейсеров нельзя сделать того же. А британский флот может перейти в северные порты, тем самым оказавшись вне радиуса действия нашей авиации.

4. План не уделяет достаточного внимания нашему географическому положению по отношению к Великобритании. Жизненно важные коммуникации этой страны, которые было необходимо атаковать, располагались к западу от Британских островов, на бескрайних просторах Атлантики. Чтобы хоть как-то влиять на ситуацию, нам было чрезвычайно важно суметь прорваться в эти районы и утвердиться там. А значит, военно-морские силы, которые мы создаем, должны иметь возможность решить эту задачу.

Положение Германии для развертывания своих сил в Атлантике благоприятным назвать никак нельзя. По отношению к морским путям Великобритании мы располагаемся в глухом тупике. По диагонали как раз перед нами, блокируя Северное море, располагается Великобритания. Южный маршрут в Атлантику, пролегающий через Английский канал, во время войны недоступен. Другой выход из Северного моря проходит через узкие проливы между Шетландскими островами и Норвегией. На пути в Атлантику наши военно-морские силы с самого начала могут быть обнаружены противником и вовлечены в бой. Более того, как только появляется информация, что немецкие корабли вышли в мо-

ре, они сразу же становятся мишенью для постоянных атак с воздуха и со стороны легких военных кораблей противника. Нападения возможны на всем пути следования до берегов Великобритании. В результате прогресса авиации для нас сложились еще более неблагоприятные условия, чем во время Первой мировой войны. Только при исключительно благоприятных обстоятельствах наши корабли могут рассчитывать незамеченными проскользнуть в Атлантику. К тому же ведение длительных операций в открытом море для наших военных кораблей связано с еще одной серьезной трудностью. В распоряжении противника имеются портовые и доковые мощности на западном побережье Британских островов, то есть, по сути, непосредственно в Атлантике. Поэтому им несложно устранить любую возникшую неисправность или повреждение. В то же время наш корабль, получив повреждение, вынужден отправиться в длинное и опасное путешествие обратно к своим берегам, причем еще неизвестно, сумеет ли он добраться до безопасных немецких берегов, поскольку снова будет постоянно подвергаться угрозе атаки с воздуха или с моря.

Стратегические недостатки нашего географического положения стали совершенно очевидны еще во время Первой мировой войны.

Согласно стратегическим оценкам 1914 года мы пришли к выводу, что задача немецкого военно-морского флота – вызвать на бой британский флот. Мы считали, что победа

на море будет иметь такие значительные военные и политические последствия, что вполне может оказаться решающим фактором для утраты Великобританией позиции великой морской державы. Что же касается англичан, до тех пор пока немцы не предпринимали никаких действий ни против британских торговых путей через Атлантику, ни против долговременной блокады Германии, ведущейся из северной части Северного моря, у них не было никаких стратегических причин вступить в сражение на море. В дополнение ко всему как раз в то время, когда соотношение военно-морских сил еще давало нам некоторую надежду на победу, мы продемонстрировали слишком явную неохоту принять вызов. Позже, когда соотношение сил изменилось не в нашу пользу, стало очевидно, что для немецкого флота, запертого в южной части Северного моря, больше не существует стратегической задачи, решение которой могло бы иметь решающее значение. Такая задача теперь перешла к подводному флоту, который мог атаковать британские коммуникации в Атлантике. Как метко заметил адмирал Шеер после Ютландской битвы, теперь немецкий флот открытого моря мог только одно – держать открытыми морские пути, через которые будут проходить подводные лодки, выполняющие свою великую миссию.

Для подводных лодок стратегические недостатки нашего географического положения по отношению к Англии были куда менее важны. Подводные лодки могли погрузиться под

воду, а значит, имели возможность пройти мимо вражеских кораблей незамеченными и не прорываться с боем (по крайней мере, теоретически это было вполне осуществимо). А имея в дополнение к этому большую дальность плавания и возможность оставаться в открытом море дольше, чем надводные корабли, они могли на более длительный срок задерживаться в стратегически важных районах. Если же упомянуть о прочих характеристиках, делавших подводные лодки идеальным наступательным оружием, становится очевидно, что они и есть самое подходящее оружие для прямой атаки на британские пути подвоза, а следовательно, и для достижения наших главных стратегических целей. Достаточно вспомнить, чего стоили наши подлодки Великобритании во время Первой мировой войны.

Окончательно утвердившись во мнении, что Великобритания скоро станет нашим противником, я тщательно изучил и проанализировал уроки Первой мировой. Не приходилось сомневаться, что наиболее удобным орудием против нее станут наши подводные лодки. Используя групповую тактику, эффективность которой уже была доказана на учениях в мирное время, я очень надеялся справиться с конвойной системой, которая спасла Великобританию в прошлой войне. По этой причине я начиная с весны 1939 года постоянно подчеркивал необходимость строительства как можно большего числа подводных лодок, хотя мое требование и шло вразрез с планом Z. Как бы там ни было, 233 подлодки (включая под-

водные крейсера, основным оружием которых были палубные орудия и которые должны были иметь приоритет) – это было итоговое количество, предусмотренное в плане. Итоговых показателей планировалось достичь только к 1948 году, иными словами, военно-морское командование отклонило мои идеи по поводу программы строительства подводного флота, причем как в части типов кораблей, так и в части общего количества (напомню, я настаивал на необходимости наличия в эксплуатации 300 подлодок), а также скорости их постройки.

В начале весны 1939 года я был не одинок в своем убеждении, что мы должны строить как можно больше субмарин. Вскоре последовала оккупация Чехословакии и британские гарантии Польше. 26 апреля 1939 года Гитлер разорвал англо-германское морское соглашение. Аннулирование договора, подписанного совсем недавно – в 1935 году, – было исключительной политической мерой. Она показала, что Германия отказалась от политики, направленной на достижение соглашения с Великобританией. После этого в течение длительного времени не было и намека на улучшение англо-германских отношений.

Уже можно было не сомневаться, что мы больше не можем рассчитывать на сколь бы то ни было длительный мирный период, достаточный для выполнения судостроительной программы. Разрыв англо-германского морского соглашения показал, как высоко напряжение в отношениях меж-

ду Англией и Германией. Ни один политический лидер не смог бы поручиться, что окажется в состоянии предотвратить взрыв и начало открытого противостояния. В этих условиях следовало всемерно форсировать выполнение программы перевооружения, основанной на быстрой постройке как можно большего числа подводных лодок. Теперь перед военно-морским флотом Германии встала именно такая задача. Многие военно-морские офицеры считали, что в судостроительной программе, параллельно с ускоренным строительством подводного флота, должна быть предусмотрена постройка легких надводных рейдеров, способных атаковать морские пути противника в Атлантике. Усилия, затраченные на их постройку, думали моряки, с лихвой окупятся результатами действий таких кораблей. Пожалуй, это действительно было возможно, хотя нельзя забывать, что этим легким рейдерам, чтобы достичь театра военных действий, тоже предстояло проделать опаснейший путь по Северному морю. Помимо кораблей, предназначенных для действий в Атлантике, нам, конечно, следовало строить и другие корабли – эсминцы, минные тральщики и т. д. Ведь именно им предстояло охранять территориальные воды Германии.

В июне 1939 года я доложил главнокомандующему о беспокойстве, которое испытывал я и другие офицеры по поводу возможности скорого начала войны с Великобританией. Я сказал, что хотя и являюсь всего лишь капитаном, но беру на себя смелость настаивать, чтобы мои взгляды были изложе-

ны Гитлеру. Я подчеркнул, что если начнется война с Великобританией, основная тяжесть морских сражений ляжет на подводные лодки, а принимая во внимание их малочисленность, на море нам заранее обеспечено поражение. 22 июля 1939 года Редер передал ответ Гитлера офицерам-подводникам. Мы собрались в Свинемюнде на борту яхты «Грилл». Нас заверили, что войны с Великобританией не будет ни при каких обстоятельствах. А значит, офицерам подводного флота абсолютно не о чем тревожиться.

Следует отметить, что эффект этого недвусмысленного заявления, сделанного высшим лицом государства, человеком, ответственным за политику страны, был достаточно велик.

Нельзя сказать, что мы совершенно успокоились, однако занимавшая все наши мысли проблема войны с Великобританией после столь категоричного отрицания ее возможности все же отступила на второй план. Тем не менее я сказал своим офицерам: «В одном я совершенно уверен: если когда-нибудь война все-таки начнется, Великобритания будет в числе наших противников. Об этом, господа, мы должны помнить постоянно».

Я уже давно нуждался в отдыхе и 22 июля обратился к главнокомандующему с просьбой об отпуске, которая была удовлетворена. Правда, 15 августа меня отозвали – слушком уж обострилась политическая ситуация. Потребовалось мое присутствие для надзора за перемещением подлодок на бо-

евые позиции, если появится приказ о всеобщей мобилизации. В этот критический момент, когда опасность неминуемой войны с Великобританией уже была очевидна всем, я почувствовал себя обязанным снова изложить главнокомандующему свои соображения о необходимости срочного расширения программы строительства подводных лодок. В один из дней в конце августа, когда главнокомандующий прибыл в Киль, я объяснил ему свою позицию и попросил во время полета в Свинемюнде, куда мы отправлялись вместе, прочитать проект служебной записки, который я для него подготовил. Главнокомандующий одобрил мой проект и предложил передать документ ему как можно быстрее. Я сделал это 28 августа, причем одновременно отправил копию другого документа, озаглавленного «Мысли о расширении подводного флота», главнокомандующему и адмиралу, командующему флотом. В нем было сказано:

«Принимая во внимание состояние напряженности между Германией и Великобританией и возможность войны между ними, считаю, что военно-морской флот Германии вообще и подводный флот в частности в настоящий момент не готовы выполнить задачи, которые будут поставлены перед ними в случае войны. Хотя все еще существует надежда, что войны удастся избежать, вряд ли следует рассчитывать на коренное улучшение отношений между Германией и Британией в течение ближайших лет, могут наступить лишь

периоды временного сближения и ослабления напряженности. Наиболее подходящее оружие, которое к тому же можно сравнительно быстро увеличить, это подводный флот. Поэтому немедленные усилия флота должны быть направлены на создание резервов для возможного конфликта с Великобританией – всемерное расширение подводного флота».

Относительно количества и типов подводных лодок я писал следующее:

«Согласно моим выводам, сделанным после учений 1938–1939 годов, нашим главным оружием для подводной войны в Атлантике является торпедонесущая субмарина. Из существующих типов для этой цели хорошо подходят типы VIIВ и IX. В настоящее время не представляется возможности определить предельное количество подлодок, которое мы могли бы использовать, но очевидно следующее: для успешного ведения операций необходимо иметь не менее 100 подводных лодок в действии, иными словами, общее количество подлодок должно быть не менее 300. Что касается количества лодок каждого типа, по нашему мнению, оптимальным явилось бы соотношение 3:1 типов VIIВ и IX».

Далее я упомянул о необходимости наличия нескольких специальных лодок и подвел итог:

«Все упомянутые выше силы потребуются в полном объеме, если мы окажемся в состоянии войны с Великобританией и при этом хотим иметь хотя бы минимальные шансы на успех».

Затем я отметил:

«С теми подводными лодками, которые уже существуют, с учетом перспективного пополнения флота в соответствии с имеющейся судостроительной программой, в обозримом будущем мы не сможем ни оказать сколь бы то ни было ощутимое давление на Великобританию, ни нанести решающий удар по ее торговым путям. Нам придется ограничиться серией мелких операций против торгового судоходства, которые будут восприниматься не более чем булавочные уколы».

Документ заканчивался следующими рекомендациями:

«Мы должны использовать все доступные средства, чтобы привести наш подводный флот в состояние, которое позволило бы ему выполнить свою великую миссию – нанести поражение Великобритании.

Для этого следует предпринять следующие шаги:

а) военно-морское командование должно изучить и представить свои соображения по следующим вопросам: какие работы, выполняемые сегодня, можно временно отло-

жить ради расширения подводного флота? Какие судоверфи можно освободить для постройки подводных лодок? Какие верфи могут расширить производственные мощности для увеличения объемов строительства? Как и в какой степени вспомогательные производства могут участвовать в постройке подводных лодок? Окончательное решение по всем указанным вопросам будет принято главнокомандующим;

б) необходимо составить новую программу строительства максимально возможного количества подводных лодок, в которой был бы сделан упор на типы VIIВ и С, а также тип IX;

в) одновременно, пока перечисленные вопросы будут находиться в стадии решения, и не ожидая появления новой судостроительной программы, следует принять меры к удовлетворению дополнительных требований, возникающих из ускорения строительства подлодок. Я имею в виду плавбазы, суда для эвакуации и ремонта торпед, ремонтные суда, порты и базы, снабжение боеприпасами и топливом, береговые ремонтные мощности, средства связи для оперативных целей, подготовка опытного персонала всех уровней и т. д.

Эти проблемы могут быть решены, только если все остальные будут подчинены достижению великой цели. Однако существует одна административная предпосылка, призванная максимально облегчить и ускорить работы. Это установление единоначалия, наделенного широкими полномочиями и подчиняющегося непосредственно главнокомандующему. Так будет обеспечен единый контроль и управле-

ние всеми фазами процесса».

Адмирал Бем, командующий флотом, полностью поддержал мои предложения и завершил письмо, направленное им 3 сентября 1939 года главнокомандующему, следующими словами: «Наши усилия должны быть немедленно сосредоточены на достижении одной решающей цели, и мы обязаны без колебаний отложить выполнение любых других судостроительных программ».

Таково было положение дел в решающие месяцы 1939 года. Во всяком случае, именно так его видел я, старший офицер-подводник. Понятно, что мне было легче высказать свое мнение, чем находящемуся в Берлине главнокомандующему. Последний был больше подвержен влиянию Гитлера и его идей.

Мы, конечно, внимательно проанализировали вероятные шаги Великобритании, если, разорвав морское соглашение, Германия, как я настаивал, начнет строить большое количество подводных лодок. Многие утверждали, что подобные мероприятия невозможно сохранить в тайне, а значит, результат будет простой и очевидный: Великобритания примет меры к увеличению своих противолодочных сил.

Это, без сомнения, был весомый аргумент, даже если учесть, что небольшие подводные лодки могут строиться на разных заводах, разбросанных на большой территории, и их постройку легче засекретить, чем, скажем, сооружение крупных военных кораблей. Но в любом случае увеличение

мощности противолодочных сил противника не сумеет поставить наш подводный флот на колени, и последующее развитие событий это доказало. А принимая во внимание тот удивительный факт, что, как я уже упоминал ранее, Великобритания свела все свои противолодочные мероприятия к защите от нападения погруженных субмарин, а также явно преувеличенную веру англичан в возможности асдиков и, как следствие, недооценку опасности со стороны немецкого подводного флота британским адмиралтейством, вопрос эффективности реакции англичан на нашу подводную экспансию, на мой взгляд, оставался открытым. Как бы там ни было, а соображение, что Великобритания увеличит мощь своих противолодочных сил, не могло являться для нас причиной отказа от строительства подводных лодок. Ведь было не менее очевидно, что постройка больших кораблей, предусмотренная планом Z, тоже вызовет ответные меры, и мы в любом случае будем вовлечены в гонку вооружений, в которой по многим причинам не станем лидерами.

По сей день выдвигаются гипотезы на тему: как подействовало бы расширение строительства подводных лодок, последовавшее сразу после разрыва морского соглашения, на наши политические отношения с Великобританией? Кое-кто придерживается мнения, что быстрое и очевидное увеличение германского подводного флота было бы воспринято Великобританией как более весомый повод к началу войны, чем медленное строительство «сбалансированного фло-

та», одновременно полагая, что в августе 1939 года Гитлер попытался бы решить вопрос польского коридора путем переговоров, а не военной акции. Другие считали, что наличие сильного подводного флота добавило бы нам веса в переговорах с Великобританией.

Лично я полагал, что все эти гипотезы в большей или меньшей степени неверны. Решающим фактором, по моему убеждению, являлось то, что после разрыва морского соглашения мы были обязаны как можно быстрее подготовиться к неизбежной войне с Великобританией, независимо от того, как скоро она может начаться. А единственным способом достижения этой цели было максимально быстрое строительство подводного флота. Также я считаю необоснованным утверждение, что немецкие судостроительные заводы и немецкая промышленность не имели возможности выполнить широкомасштабную программу строительства подводных лодок раньше 1943 года. Даже в самом разгаре войны военно-морской флот Германии потреблял всего 5 % от производимой в стране стали, и так продолжалось вплоть до 1943 года. Кроме того, нельзя пренебрегать фактом, что подлодки можно строить не только на судостроительных заводах, имеющих прямой выход к морю. Заводы, расположенные на реках, также пригодны для этой работы. Этому вопросу я уделю больше внимания, когда буду рассказывать о постройке субмарин во время войны.

А пока вернусь к событиям августа 1939 года. Все шло

совсем не так, как я предвидел. Надежда, выраженная в моей докладной записке от 28 августа (после отмены 25 августа атаки на Польшу), что войны не будет, оказалась иллюзорной. 1 сентября начался военный конфликт с Польшей. А 3 сентября Великобритания и Франция объявили нам войну. Наш флот больше всего напоминал туловище без конечностей. Подводный флот насчитывал 46 готовых к действию субмарин, что было удивительно высокой долей от общего количества подлодок в эксплуатации – 56. Однако из упомянутых 46 субмарин только 22 были пригодны для операций в Атлантике. Остальные 250-тонные подводные лодки из-за малой дальности плавания могли использоваться только в Северном море. Это означало, что одновременно в Атлантике может находиться не более 5–7 подводных лодок. Горькая правда заключается в том, что это число позднее еще более снизилось. Иногда в Атлантике находилось только две наши лодки.

Но и это было еще не все. Мне пришлось примириться с фактом, что и это жалкое количество будет постепенно уменьшаться, поскольку я не имел оснований ждать поступления новых подлодок вместо неизбежных потерь. Теперь нам предстояло дорого заплатить за период бездействия в части строительства новых субмарин и неправильное распределение тоннажа, выделенного нам англо-германским морским соглашением, которое мы произвели в 1938–1939 годах. В общем, в начале войны мы имели только 56

подводных лодок, принятых в эксплуатацию. Мы бы могли иметь на 16 единиц, способных выходить в Атлантику, больше, если бы руководствовались цифрой 45 % от британского подводного тоннажа, что могли сделать по соглашению. В довершение ко всему нам предстояло смириться с фактом, что мы еще не достигли даже нижней границы допустимой мощи подводного флота. К ней мы приблизились только в феврале 1941 года, когда общее число действующих подлодок увеличилось до 22.

В истории известно немного случаев, когда страна, вступающая в войну, имеет какую-то часть своих вооруженных сил настолько слабую. Нам попросту нечего было противопоставить противнику. Булавочными уколами невозможно повлиять на великую империю и одну из главных в мире морских держав.

Если бы речь шла только о слабости нашего военно-морского флота, тогда войны в 1939 году следовало избегать любой ценой. Можно ли было, с ростом военно-морской мощи Германии, избегать войны в течение длительного времени, сказать не может никто. Лично я не верю в такую возможность. Если до 1914 года противник считал существование маленького немецкого государства неприемлемым, вряд ли можно было ожидать, что теперь он смирится с существованием великой Германской империи.² Поэтому, раз уж

² Под маленьким немецким государством понимается Германская империя 1871–1914 годов без Австрии. Великая Германская империя включает Австрию

мы считали вооруженное противостояние между Германией и Великобританией неизбежным, было жизненно важно последовательно проводить логичную политику на укрепление военно-морских сил. Но наши правители не смогли верно оценить ситуацию.

Главкомандующий ВМС радовал нас только торжественными предостережениями. Но он придерживался инструкций свыше, которые в конечном итоге и привели к самым трагичным моментам в военной истории.

Когда началась война, главкомандующий немедленно отдал приказ отложить все работы по строительству больших кораблей, предусмотренные в плане Z, которые еще не начаты, и развернуть постройку субмарин в количестве и по типам, указанным мною в служебной записке по итогам учений 1938–1939 годов.

К тому времени уже никто не сомневался, что постройка максимально возможного числа субмарин является нашей насущной задачей, решению которой следует посвятить все наши силы и энергию. Было жизненно необходимо, чтобы это стало основным направлением судостроительной политики.

Я занимался подготовкой подводников начиная с 1935 года, но теперь, в тот самый момент, когда моим людям предстояло показать на практике, чего они стоят, почувствовал, что обязан их покинуть. Я знал, что обязан обратиться к

главнокомандующему с просьбой поручить мне самое ответственное из всех существовавших в то время на флоте заданий – строительство новых субмарин. Решение мне далось нелегко. Я был предан телом и душой флоту и людям, пользовался их уважением и доверием. Когда на одном из совещаний в штабе руководитель организационного отдела фон Фридебург и руководитель оперативного отдела Годт предложили мне сделать этот шаг ради общих интересов, я ответил: «Нельзя лишать отряд командира как раз в тот момент, когда он должен доказать, на что способен». Однако я понимал, что они были правы, и в конце концов неохотно согласился.

9 сентября 1939 года я внес в журнал боевых действий командования подводным флотом следующую запись:

«Я принял решение. Мой долг – заняться программой строительства подводных лодок в качестве ее генерального директора или на какой-нибудь другой должности в военно-морском командовании. В принципе, конечно, неправильно менять командира подразделения, который занимался обучением личного состава с самого начала, который знает возможности каждого офицера и членов команд и пользуется их доверием, накануне решающих событий. Если что-то пойдет не так, вполне могут возникнуть ситуации, когда понадобится именно он, самый опытный офицер флотилии, чтобы поддержать своих людей. Но с другой стороны, если

мы в кратчайший срок не решим задачу создания многочисленного и мощного подводного флота, эффективность существующих подразделений может снизиться до такой степени, что даже присутствие командира не поможет.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.