

# ВЕЛИЧАЙШИЙ ПОЗОР БРИТАНИИ

*От Дюнкерка до Крита. 1940 – 1941*



**XX** военные  
тайны  
века

## Annotation

С конца весны 1940-го по конец весны 1941 года Британская империя пережила три крупнейшие и позорнейшие военные катастрофы в своей истории: поражение во Франции и бегство из Дюнкерка, разгром в Греции и на Крите. По известным причинам современные британские историки не очень любят вспоминать проигранные сражения и чаще всего пишут книги о воздушной битве за Британию, которая была единственным проблеском надежды в «годе позора». Данная книга впервые в комплексе описывает все три великих поражения Британии и посвящена именно разгрому, который стал возможен благодаря стечению ряда обстоятельств, главным из которых стала бездарность британского командования.

- 
- [Величайший позор Британии. От Дюнкерка до Крита. 1940—1941](#)
    - 
    - [ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ](#)
    - [Дэвид Дивайн](#)
      - [ГЛАВА ПЕРВАЯ](#)
      - [ГЛАВА ВТОРАЯ](#)
      - [ГЛАВА ТРЕТЬЯ](#)
      - [ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ПЯТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ШЕСТАЯ](#)
      - [ГЛАВА СЕДЬМАЯ](#)
      - [ГЛАВА ВОСЬМАЯ](#)
      - [ГЛАВА ДЕВЯТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ДЕСЯТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ](#)
      - [ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ](#)

- [ГЛАВА ДЕВЯТНАДЦАТАЯ.](#)
    - [ПРИЛОЖЕНИЕ](#)
      - [I. БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ СОЮЗНЫХ ВОЙСК НА 10 МАЯ 1940 ГОДА](#)
      - [II. БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ ГЕРМАНСКИХ ВОЙСК НА 10 МАЯ 1940 ГОДА](#)
      - [III. ГРАФИК ЭВАКУАЦИИ ВОЙСК ИЗ ДЮНКЕРКА](#)
    - [ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ](#)
  - [Владислав Гончаров](#)
    - [ПРЕЛЮДИЯ В НАРВИКЕ](#)
    - [ОПЕРАЦИЯ «ДЕМОН»](#)
    - [УДАР С НЕБА](#)
    - [20 МАЯ — ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [ИТОГИ ПЕРВОГО ДНЯ](#)
    - [21 МАЯ — ВТОРОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [22 МАЯ — ТРЕТИЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [23 МАЯ — ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [24 МАЯ — ПЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [25 МАЯ — ШЕСТОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [26 МАЯ — СЕДЬМОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [27 МАЯ — ВОСЬМОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [28 МАЯ — ДЕВЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [29 МАЯ — ДЕСЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [30 МАЯ — ОДИННАДЦАТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [31 МАЯ — ДВЕНАДЦАТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ](#)
    - [ЦИФРЫ](#)
    - [КРИТ КАК ПРИМЕР](#)
    - [ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА](#)
  - [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [notes](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)

- [7](#)
- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)

- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)

- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)
- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)
- [92](#)
- [93](#)
- [94](#)
- [95](#)
- [96](#)
- [97](#)
- [98](#)
- [99](#)
- [100](#)
- [101](#)
- [102](#)
- [103](#)
- [104](#)
- [105](#)
- [106](#)
- [107](#)
- [108](#)
- [109](#)
- [110](#)
- [111](#)
- [112](#)
- [113](#)
- [114](#)
- [115](#)
- [116](#)
- [117](#)

- [118](#)
- [119](#)
- [120](#)
- [121](#)
- [122](#)
- [123](#)
- [124](#)
- [125](#)
- [126](#)
- [127](#)
- [128](#)
- [129](#)
- [130](#)
- [131](#)
- [132](#)
- [133](#)
- [134](#)
- [135](#)
- [136](#)
- [137](#)
- [138](#)
- [139](#)
- [140](#)
- [141](#)
- [142](#)
- [143](#)
- [144](#)
- [145](#)
- [146](#)
- [147](#)
- [148](#)
- [149](#)
- [150](#)
- [151](#)
- [152](#)
- [153](#)
- [154](#)

- [155](#)
- [156](#)
- [157](#)
- [158](#)
- [159](#)
- [160](#)
- [161](#)
- [162](#)
- [163](#)
- [164](#)
- [165](#)
- [166](#)
- [167](#)
- [168](#)
- [169](#)
- [170](#)
- [171](#)
- [172](#)
- [173](#)
- [174](#)
- [175](#)
- [176](#)
- [177](#)
- [178](#)
- [179](#)
- [180](#)
- [181](#)
- [182](#)
- [183](#)
- [184](#)
- [185](#)
- [186](#)
- [187](#)
- [188](#)
- [189](#)
- [190](#)
- [191](#)

- [192](#)
  - [193](#)
  - [194](#)
  - [195](#)
  - [196](#)
  - [197](#)
  - [198](#)
  - [199](#)
  - [200](#)
  - [201](#)
  - [202](#)
  - [203](#)
  - [204](#)
  - [205](#)
  - [206](#)
  - [207](#)
  - [208](#)
  - [209](#)
-

**Величайший позор Британии. От  
Дюнкерка до Крита. 1940—1941**  
**Д. Дивайн. Девять дней Дюнкерка**  
**В. Гончаров. Двенадцать дней Крита**



**XX** *военные  
тайны  
века*

## ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Настоящий сборник посвящен одному из наименее исследованных аспектов Второй мировой войны — эвакуации войск морем крупных войсковых группировок на примере Дюнкеркской, Греческой и Критской операций 1940—1941 годов. Все три операции даны в контексте сухопутных и морских действий, а подробное описание битвы за Крит (операция «Меркурий») сделано едва ли не впервые в отечественной военно-исторической литературе.

Книга Дэвида Дивайна «Девять дней Дюнкерка» вышла в Англии в 1959 году и с тех пор несколько раз переиздавалась (как минимум в 1964 и в 1976 годах), в настоящем издании публикуется по переводу, опубликованному «Воениздатом» в 1965 году. Работа «Двенадцать дней Крита» подготовлена специально для настоящего сборника.

Нетрудно заметить, что главная цель книги Дивайна — снять с британских военных любую ответственность за поражение союзных сил во Фландрии и целиком переложить ее на французскую сторону. Автор подробнейшим образом описывает события, приводит массу цифр и фактов — но в то же время подает дело так, будто под Дюнкерком британские экспедиционные войска не потерпели тяжелое поражение, потеряв четверть своего состава (70 тысяч человек убитыми, ранеными и пленными), а одержали победу над немцами. Автор рассыпает гневные инвективы по адресу французского командования — но при этом британские генералы и адмиралы у него едва ли не купаются в сиропе.

Впрочем, не все. Хорошо видно, что книга Дивайна является отражением противоречий, имевших место в британском военном и политическом руководстве уже в ходе войны. Местами она буквально превращается в панегирик командующему Британскими экспедиционными силами генералу Горту, и одновременно остро полемизирует с дневниками генерала Брука (в описанный период — командир 1-го корпуса в силах Горта), опубликованными в 1950-х годах под редакцией и в обработке сэра Артура Брайанта.

Стремясь снять с британской армии ответственность за поражение, Дивайн постоянно подчеркивает неорганизованность французских войск и плохое управление ими со стороны французского

командования. Не отрицая организационных слабостей и провалов у французов, все же заметим, что основная часть кампании легла в первую очередь на них, а не на англичан, и последние просто не имели возможности совершить столько ошибок. Черед ошибок британского военного руководства придет в следующей кампании — на Балканах весной 1941 года, и вот там винить уже будет некого...

Также нельзя не заметить (даже из описаний Дивайна), что французское командование в первую очередь было озабочено обороной страны от германского нашествия, в то время как британское — спасением своих войск. Для коалиционной войны такое положение является губительным; еще более усугублялось оно постоянным стремлением англичан оставить союзников в арьергарде и заботиться об их эвакуации по остаточному принципу. Вновь такую политику мы увидим следующей весной в Греции и на Крите.

**Дэвид Дивайн**  
**ДЕВЯТЬ ДНЕЙ ДЮНКЕРКА**

## ГЛАВА ПЕРВАЯ. ИСТОРИЧЕСКИЕ ПАРАЛЛЕЛИ

Ранним утром 4 июня английский корабль «Олбери» стоял на якоре у мыса Норт-Форленд, подбирая оставшихся в живых с французского тральщика «Эмиль Дешан». В Рамсгете быстроходные моторные лодки пробирались между пирсами гавани, завершая свой последний рейс через Ла-Манш. В Дувре адмирал Рамсей приветствовал адмирала Абриаля, и это означало, что эвакуация войск из Дюнкерка успешно завершилась. 338 226 человек из состава армий союзников были благополучно доставлены к английским берегам, и в тот же день в палате общин на трибуну поднялся Черчилль, чтобы произнести свою вторую знаменательную речь о Дюнкерке.

*«Когда неделю назад я просил палату общин предоставить мне сегодняшний день для заявления, — сказал он, — я боялся, что мне выпадет горькая доля объявить с этой трибуны о величайшем военном поражении за всю нашу долгую историю».*

В сдержанных выражениях он кратко рассказал о чуде, совершившемся в течение прошлой недели, а затем скромно заявил: *«Ни в коем случае не следует приписывать этому событию значения победы. Войну не выиграешь эвакуацией».*

Никто не станет оспаривать это утверждение. Войны не выигрывают путем эвакуации — и все же в многочисленных кампаниях многовековой военной истории Англии эвакуации морем играли важную роль. Не нужно далеко ходить за фактами. Эвакуация войск морем — это проявление способности государства использовать свою морскую мощь, а вся история Англии основана на морской мощи. Крупные сухопутные кампании, проводившиеся в прошлом английскими армиями, в конечном счете зависели от мощи военно-морского флота. Признав этот факт, мы логически приходим к выводу о взаимозависимости видов вооруженных сил: в критические моменты английские сухопутные войска, вполне естественно, отступали к морю в расчете на поддержку флота или на спасение с помощью кораблей.

Как ни странно, важная роль эвакуации не получила официального признания. Ни в Гринвиче, ни в Камберли не было такого курса наук,

который рассматривал бы методы эвакуации. А ведь это необходимо: если путем эвакуации нельзя выиграть войну, то можно выиграть время. История знает немало случаев, когда хорошо продуманная эвакуация войск обеспечивала английской стратегии такую гибкость, которая совершенно недоступна для континентальных государств. Дело здесь не только в спасении армии от тяжелых потерь или даже от поражения. Правильное использование методов эвакуации дает возможность войскам снова вступить в бой, выбрав для этого время и место по своему усмотрению.

В этом и состоит истинное значение Дюнкерка. Несомненным успехом операции является то, что в первых числах июня удалось спасти от гибели или от немецкого плена четверть миллиона человек из состава английских экспедиционных сил. Возвращение в Англию ядра кадровой армии было ее подлинным триумфом.

Усталость от войны, наступившая после 1918 года, финансовые кризисы и шаги, предпринятые в межвоенный период с целью сокращения армии, привели к тому, что английская армия оказалась небоеспособной. Поспешное и слишком запоздалое решение направить во Францию экспедиционные силы оттянуло из Англии почти все имевшиеся в наличии обученные и оснащенные соединения. Вооружение было оставлено во Фландрии, но люди вернулись, и это повлекло за собой два последствия. Во-первых, когда Англия оказалась перед угрозой вторжения, народ имел все основания рассчитывать на то, что даже при острейшем недостатке вооружения остались обученные кадры, способные его использовать. Второе последствие несравненно важнее. Без командиров, без подготовленных сержантов, без закаленных в бою солдат, вернувшихся из Дюнкерка, задачу строительства будущих армий пришлось бы отложить на неопределенное время, и весьма вероятно, что решить ее было бы вообще невозможно. Большинство старших командиров — участников прошлой войны — воевали во Фландрии и во Франции. Из эвакуированных английских экспедиционных сил вышли кадры для созданных впоследствии победоносных армий. Возможность вторжения во Францию в июне 1944 года решилась за девять дней Дюнкеркской операции<sup>[1]</sup>.

Трудно найти другую операцию, равную ей по масштабам и последствиям<sup>[2]</sup>. Впрочем, эвакуации имеют долгую историю: они

начали осуществляться еще в период войн с Францией<sup>[3]</sup>. Эвакуации проводились бесчисленное множество раз в ходе колониальных кампаний. Только во время наполеоновских войн из разных пунктов побережья континента было эвакуировано 19 групп английских войск. Самое большое значение в этих эвакуациях имела эвакуация армии Джона Мура из Ла-Коруньи, в течение более 100 лет служившая образцом маневра с целью выхода из-под удара.

Следует напомнить, что Мур смелым броском на Бургос сорвал экспедицию Наполеона против Лиссабона. Под ударами армии, в три раза превосходящей его собственную, Мур с боями отошел к Ла-Корунье. Когда после исключительно тяжелого семнадцатидневного марша он наконец вышел к порту, оказалось, что обещанный ему флот не прибыл. Мур организовал оборону на рубеже хребта Монте-Меро. 16 января 1808 года Сульт атаковал этот рубеж, но благодаря умелым оборонительным действиям Мур удержал позицию. Смертельно раненный, он не дожид до конца боя. А когда наконец пришли корабли, обессиленным французам оставалось только наблюдать, как эвакуируется английская армия. Двадцать тысяч человек выбрались из Ла-Коруньи и нашли безопасное убежище в море.

До Галлиполи эта операция не имела себе равных. В свою очередь, эвакуация из Галлиполи в течение двадцати лет считалась шедевром военной хитрости, вершиной военно-морского искусства. Она служит мерилем для определения значения операции «Динамо», позволяющим в какой-то мере судить о величии и поразительных масштабах девятидневной битвы у Дюнкерка.

В Галлиполи задача состояла в том, чтобы эвакуировать две группы войск: первую — численностью в 83 тысячи человек и вторую — численностью около 42 тысяч человек. Эти войска прочно удерживали оборонительные рубежи, прекрасно оборудованные системой траншей и проволочных заграждений и прикрываемые артиллерийским огнем. Эти рубежи выдержали испытание жестоких восьмимесячных боев. На побережье были причалы, хотя и примитивные, но в течение всей долгой кампании успешно служившие для высадки и снабжения войск. Перед всем фронтом обороны противник был в пределах досягаемости корабельной артиллерии, которая могла вести — и действительно вела — сильнейший заградительный огонь. После принятия решения в распоряжении

генерала Монро оставалось два месяца для подготовки операции. У него было достаточно кораблей, и ему нечего было опасаться примитивной авиации того времени.

И все же лорд Китчинер писал о Галлиполи в телеграмме генералу Бёрдвуду: «Я категорически отказываюсь подписать приказ об эвакуации, которая, по моему мнению, была бы величайшим бедствием и обрекла бы большую часть наших войск на гибель или плен».

Здесь нет необходимости рассматривать печальную историю о решении оставить Галлиполи. Эвакуация его была вызвана не военной необходимостью, а политическими соображениями. Монро сам выбрал время для эвакуации. Перед тем у него было достаточно времени, чтобы использовать всякие хитрости, всякие средства, чтобы ввести противника в заблуждение.

Эвакуация войск из района АНЗАК и из Сувлы была назначена на ночь 19 декабря 1915 года. К середине дня 18 декабря было погружено на суда 44 тысячи человек, 130 орудий и несколько тысяч лошадей. На берегу оставалось около 40 тысяч человек. Считалось невозможным погрузить за одну ночь больше 20 тысяч. Вечером 18-го были погружены на суда первые 20 тысяч. В ночь на 19-е без всяких помех со стороны противника последние люди покинули берег, были сожжены склады и взорваны мины. Посадка прошла без потерь.

Военный корреспондент немецкой газеты «Фоссише цейтунг» писал: «Пока будут существовать войны, все стратеги будут рассматривать эвакуацию из Сувлы и Анзака как доселе непревзойденный образец военного искусства».

Три недели спустя этот «непревзойденный образец» был превзойден в Хеллесе. Еще раз была успешно проведена тщательно подготовленная операция — несмотря на противодействие, оказанное на этот раз турками. В ночь на 8 января были вывезены последние 17 тысяч человек.

Эвакуации проводились и после Дюнкерка. Норвегия<sup>[4]</sup>, Греция, Крит имеют свою героическую историю. Корейская война дала поразительный пример эвакуации из Хыннама, когда перед лицом численно превосходящих китайских и северокорейских войск, при мощном прикрытии морской авиации флотилия крупных кораблей вывезла 105 тысяч человек из состава американской армии, английской

морской пехоты и южнокорейской армии, а также 100 тысяч гражданских лиц<sup>[5]</sup>.

Наряду с этим после Дюнкерка были и неудачные операции. Не было возможности эвакуировать войска из Сингапура; не хватило времени для эвакуации Тобрука; не было намерения эвакуировать Гонконг. Что касается противника, то немцам и итальянцам не удалось эвакуировать хотя бы часть войск из Туниса, и капитуляция армий фон Арнима и Роммеля чрезвычайно поучительна для исследования альтернатив, которые открывались под Дюнкерком<sup>[6]</sup>. Начать с того, что пространство, отделяющее североафриканское побережье от Сицилии, едва ли шире, чем пролив на участке между Дувром и пляжами Дё-Панна, где проходил маршрут, получивший название «У»<sup>[7]</sup>. Кроме того, итальянцы и немцы имели гораздо больше времени на планирование и подготовку практических мероприятий для эвакуации, необходимость которой представлялась очевидной. Тем не менее в Тунисе капитулировало четверть миллиона человек; лишь менее 200 человек достигли Сицилии морским путем. Это объясняется морской мощью союзников и превосходством союзной авиации. Когда 8 мая 1943 года адмирал Каннингхем отдал приказ «топить, жечь и уничтожать, не давать никому спуска», послуживший сигналом к началу операции «Ретрибьюшн», — уничтожение североафриканских сил противника было предопределено. Капитуляция в Тунисе — это образец поражения. Дюнкерк является — и в свете развития современного военного искусства, может быть, останется навсегда — образцом конечного успеха.

Великие военные события рождают легенды. Дюнкеркская операция вследствие своего масштаба, а возможно и благодаря своему успешному завершению, породила больше легенд, чем положено на ее долю. Многие все еще верят, что ее провели флотилии малых судов, неорганизованные и никем не руководимые, стихийно направившиеся из портов Англии на спасение экспедиционной армии. Большинство немецких генералов по-прежнему считает, что английским экспедиционным силам удалось спастись потому, что Гитлер остановил танковые дивизии на рубеже канала Аа. Значительная часть французского общества все еще верит утверждениям вишистов о «дезертирстве». Многие англичане даже сейчас считают, что Леопольд предал английскую армию. Военно-воздушные силы Англии все еще

утверждают, что им удалось завоевать качественное превосходство над германскими «люфтваффе» на побережье.

Ходит еще бесконечное множество менее значительных домыслов. Недооценивается значение французского флота в эвакуации войск. Недостаточное значение придается некоторым сторонам боевой деятельности французской армии. Слишком большое значение придают боевым действиям на левом фланге, пытаюсь изобразить генерала Брука «человеком, который спас английскую армию под Дюнкерком»<sup>[8]</sup>.

Дюнкеркская операция имеет две стороны. При отступлении к побережью лорд Горт вел исключительно сложную операцию с крайне ограниченными средствами. Стоящее над ним французское верховное командование обнаружило полное свое бессилие. Правее английских войск была прорвана французская оборона, и танковым дивизиям Рундштедта открылся путь вглубь Франции. Левее отходила бельгийская армия, которая потом была вынуждена капитулировать, открыв пехоте Бока путь к побережью. Находясь между этими соседями, Горт сумел в целости отвести английские экспедиционные силы к берегам Дюнкерка. Здесь его встретила импровизированная армада самого фантастического вида. 848 кораблей и судов, руководимых адмиралом Рамсеем из Дуврского замка, приступили к выполнению блестяще задуманного плана и довели его до успешного осуществления.

## **ГЛАВА ВТОРАЯ. НАПРАВЛЕНИЕ ГЛАВНОГО УДАРА**

Около 1.30 10 мая 1940 года 64 солдата немецкой армии, одетые в голландскую военную форму или в рабочие комбинезоны, под покровом темноты перешли границу на участке между Рурмондом и Маастрихтом, имея задачу захватить мосты через Маас. 25 дней спустя в такой же предрассветной темноте эскадренный миноносец «Шикари» в последний раз отошел от восточного мола Дюнкерка, а адмирал Рамсей в своем штабе, в подземном сооружении под Дуврским замком, отдал распоряжение, ознаменовавшее конец операции «Динамо».

Для того чтобы понять «чудо девяти дней Дюнкерка», надо иметь хотя бы общее представление о ходе предшествующего шестнадцатидневного сражения, которое сломило Голландию, потрясло Бельгию и подобно урагану пронеслось по полям Франции.

Первый этап немецкой кампании против западных держав с военной точки зрения является образцом. И в прошлом применение нового оружия и новых методов обеспечивало достижение победы в войне. Но редко случалось, чтобы одна страна за другой подвергались такому быстрому и полному разгрому в результате решительного применения новой боевой техники.

Немцы испытали метод «блицкрига» в Испании, а потом применили его в Польше. В течение девяти месяцев, пока Англия и Франция старательно наращивали вооруженные силы старого типа, немцы совершенствовали свой метод ведения войны. В течение девяти месяцев французское верховное командование совершенствовало свою традиционную стратегию, а шутники остряли, что «блицкриг» — это «молниеносная война, а молния никогда дважды не ударяет в одно и то же место».

10 мая молния ударила. К 14 мая была сокрушена Голландия. К 20 мая немецкие танки достигли побережья Ла-Манша у Абвиля. К 27 мая капитулировали бельгийские войска, сражавшиеся до полного изнеможения левее английской армии. Английские экспедиционные силы, 1-я французская армия и остатки 7-й французской армии

оказались в образовавшемся «мешке», и для Франции настали черные дни.

Это была победа динамики над статикой, победа принципа подвижности над оборонительными принципами, породившими линию Мажино.

\*\*\*

Переброска английских экспедиционных сил во Францию началась 4 сентября 1939 года. К концу месяца 160 тысяч человек, 25 тысяч машин и 100 тысяч тонн горючего, боеприпасов и других военных грузов были благополучно доставлены во Францию. По-видимому, не все полностью представляют себе, какое это было достижение. Еще в апреле 1938 года английское правительство намеревалось в случае войны с Германией ограничить свою помощь союзникам военно-морскими и военно-воздушными силами. Вплоть до марта 1939 года не было принято решения, предусматривающего нечто большее, чем отправку лишь символического контингента войск<sup>[9]</sup> для совместных действий с французской армией. Годы разоружения неизбежно должны были ограничить численность этого контингента. В число 160 тысяч человек входили не только боевые части, но также и личный состав баз коммуникационных органов, аэродромов и технический персонал.

Франция по мобилизации призвала 2 миллиона человек. Совершенно очевидно, что удельный вес английской армии на полях сражений был незначителен. Роль, которую играло английское командование в военных советах, соответствовала численности его полевых войск. Таким образом, важнейшие стратегические решения принимались французским командованием. Вообще говоря, намерения французов сводились к тому, чтобы организовать эффективную оборону границ Франции и удерживать ее, пока не будут сколочены силы союзников, достаточно мощные для перехода в наступление. Англия согласилась с такой установкой, и ее экспедиционные силы были связаны французским стратегическим планом.

Линия Мажино — это одна из величайших в истории иллюзий. Задолго до того, как Андре Мажино, будучи военным министром, добился первого ассигнования в 2900 миллионов франков на ее строительство, она стала символом веры французского верховного командования.

Опыт войны 1914—1918 годов с затяжными действиями на стабильном фронте считался непреложным и в период между войнами. Во время Первой мировой войны появился на свет танк. Однако самый характер войны не давал возможности полностью проявиться всем его возможностям. В Англии, Франции, а потом и в Германии некоторые дальновидные люди сумели понять возможности танка — но только в Германии<sup>[10]</sup>, во вновь созданной армии, нашлись люди, способные реализовать то, что предвидели их предшественники. Но даже и там им пришлось без конца бороться с консерватизмом высшего командования. Однако их борьба увенчалась успехом.

В 1939 году в немецкой армии считали, что танки способны совершать стремительные и глубокие прорывы в глубь территории противника, что авиация может их поддерживать, а если потребуется, и снабжать, что механизированная артиллерия может двигаться вместе станками и что моторизованная пехота может взаимодействовать с ними и удерживать захваченное ими пространство. Сегодня это представляется азбучной истиной, но тогда это была новая идея.

Французы считали, что линия укреплений, построенных в соответствии с принципами современного инженерного искусства, с личным составом, укрытым глубоко под землей, с орудиями, прикрывающими все подступы, может преграждать путь противнику на довольно длительное время. Между прочим, Андре Мажино во время Первой мировой войны был сержантом французской армии, и, несомненно, этот опыт пригодился ему в дальнейшем.

Линия Мажино была действительно чрезвычайно прочной. В сражении, приведшем к разгрому Франции, она так и не была прорвана. Но произошло это именно по той причине, которая превращала ее в иллюзию: фланг линии Мажино был оголен. На протяжении 320 километров, от Лонгюйона, где кончалась линия Мажино, до побережья Северного моря, не имелось прочных оборонительных сооружений. А ведь на памяти того поколения людей, представители которого определяли политику Франции, нейтралитет Бельгии уже был однажды нарушен.

\*\*\*

Фландрская низменность — естественные ворота во Францию. Кроме пересекающих ее каналов и рек, ни одна из которых не является непреодолимой для современных армий, она не имеет сильных

оборонительных рубежей. Использование Фландрской низменности лежало в основе плана Шлиффена.

Граф Альфред фон Шлиффен, начальник германского генерального штаба с 1891 по 1906 год, являлся автором плана, который в общих чертах был осуществлен в 1914 году. Сущность этого плана заключалась в том, что немецкая армия должна, игнорируя укрепленную восточную границу Франции и оставаясь в обороне на рубеже Рейна, двинуться через Бельгию и нанести удар по неукрепленной франко-бельгийской границе. Если бы осуществление плана Шлиффена было тогда доведено до логического конца, он принес бы успех. Четверть века спустя этой идеи Шлиффена предстояло стать важной частью первого плана удара на Западе. Кроме всего прочего, преимущество этого плана заключалось в том, что с самого начала военных действий он создавал угрозу для промышленных районов Северной Франции, включавших большую часть военно-экономического потенциала страны.

Несмотря на наличие линии Мажино, французский генеральный штаб не мог закрывать глаза на возможность нападения через Фландрскую низменность, как и на то, что военные действия в глубоком выступе линии фронта, где сосредоточены такие города, как Лилль, Рубе, Туркуэн, Аллюэн, Турне и Армантьер, могут привести к утрате значительной части французской военной промышленности уже в первые недели войны. Если бы даже штаб и не видел этого, то ни один политический деятель не мог бы остаться глухим к требованиям представителей военной промышленности<sup>[11]</sup>.

Чтобы предотвратить такую возможность, на границе были размещены сильные войска. Вдоль границы стояло пять армий. 2-я французская армия — от северного фланга линии Мажино примерно до Седана, 9-я французская армия — от Седана до долины Уазы, 1-я французская армия — от этого пункта до Мольда, английская экспедиционная армия — от Мольда до Байёля и 7-я французская армия — от Байёля до моря.

Хотя на линии границы были проведены некоторые фортификационные работы, французский генеральный штаб никогда по-настоящему не намеревался вести на ней операции. Его план заключался в том, чтобы двинуть войска вперед, на территорию Бельгии, и навязать сражение наступающему противнику.

Осуществление этого плана зависело, во-первых, от прочности бельгийской пограничной линии обороны, которую в то время называли продолжением линии Мажино, во-вторых, от способности четырех армий, которых это главным образом касалось, вовремя занять намеченные оборонительные рубежи.

Фактически было подготовлено два плана. Первый план предусматривал ограниченное продвижение на рубеж реки Шельды и именовался планом «Е». Второй предусматривал выдвигание на рубеж реки Диль с целью прикрытия Брюсселя и Антверпена—он назывался планом «Д».

Важнейшим моментом во всей этой идее был Schwerpunkt — направление, на котором немцы будут наносить главный удар. В октябре 1939 года начальник имперского генерального штаба генерал Эдмунд Айронсайд посетил верховного главнокомандующего вооруженными силами союзников генерала Гамелена. Генерал Гамелен заявил, что он ожидает сковывающего удара по линии Мажино, сопровождаемого ударом через западную границу Люксембурга на Арденны южнее реки Маас. Но когда в начале 1940 года принималось окончательное решение по планированию операции, генерал Гамелен изменил свое мнение. Теперь он объявил, что удар крупными силами через Арденны практически неосуществим.

Именно на основе его пересмотренного мнения и было установлено окончательное расположение армий. Требования быстроты и маневренности диктовали расположение трех армий — 7-й французской, английской экспедиционной и 1-й французской — ближе к морю. Эти три армии обладали достаточной подвижностью и без труда могли покрыть расстояние, необходимое для выполнения плана «Д». Их связывали с линией Мажино, во-первых, 9-я французская армия генерала Корапа, которой предстояло совершить сравнительно короткий поворот фронта в сторону дефиле реки Маас, обращенного к Арденнам, и, во-вторых, 2-я французская армия, занимавшая рубеж полевых укреплений в районе Седана<sup>[12]</sup>. Эти две армии числились среди самых слабых в группировке французских войск. Определение генералом Гамеленом направления главного удара противника было одной из величайших ошибок в истории стратегической мысли.

10 мая, сразу же после рассвета, авиация противника нанесла мощный удар по Аррасу, где размещался штаб английских

экспедиционных сил, а также по аэродромам, железным дорогам и базам снабжения этого района. В 5.30 командующий английскими экспедиционными силами генерал Горт получил распоряжение о «готовности 1, 2 и 3». Это распоряжение означало приведение английских экспедиционных сил в готовность к немедленному переходу границы Бельгии. В 6.15 лорд Горт получил приказ приступить к выполнению плана «Д». В 13.00 12-й уланский полк<sup>[13]</sup> пересек границу Бельгии.

\* \* \*

К 22.30 того же дня 12-й уланский полк, не встречая сопротивления, вышел на рубеж реки Диль. Продвижение в Бельгию проходило вполне успешно. Немецкая авиация практически этому не препятствовала. Единственной реальной трудностью была дорожная сеть Бельгии. На левом крыле 7-я французская армия под командованием генерала Жиро продвинулась через равнину к устью Шельды и далее на территорию Голландии. На правом крыле 1-я французская армия под командованием генерала Бланшара двигалась к намеченному ей рубежу через Жамблу по возвышенной местности между реками Диль и Маас, причем ее кавалерия заняла свои позиции в назначенный срок, тогда как главные силы продвигались медленнее и не столь уверенно. Южнее 9-я французская армия не сумела уложиться в свой график движения.

9-я армия состояла из так называемых дивизий серии «Б»<sup>[14]</sup>. Ей не хватало транспорта и вооружения, она почти не имела кадровых офицеров и, в сущности, не была подготовлена к войне. Ей было приказано оборонять 80-километровый фронт семью пехотными и двумя легкими кавалерийскими дивизиями, которые все еще оставались конными и имели для поддержки лишь небольшое количество легких танков.

К 12 мая план «Д» был в основном завершен (схема 1), только 9-я армия не вышла на свой рубеж<sup>[15]</sup>. В этот день генерал Горт писал в своем донесении:

«Поступили тревожные известия из Арденн, где, как сообщают, немцы наносят удар на фронте 9-й армии силой по меньшей мере двух танковых дивизий».



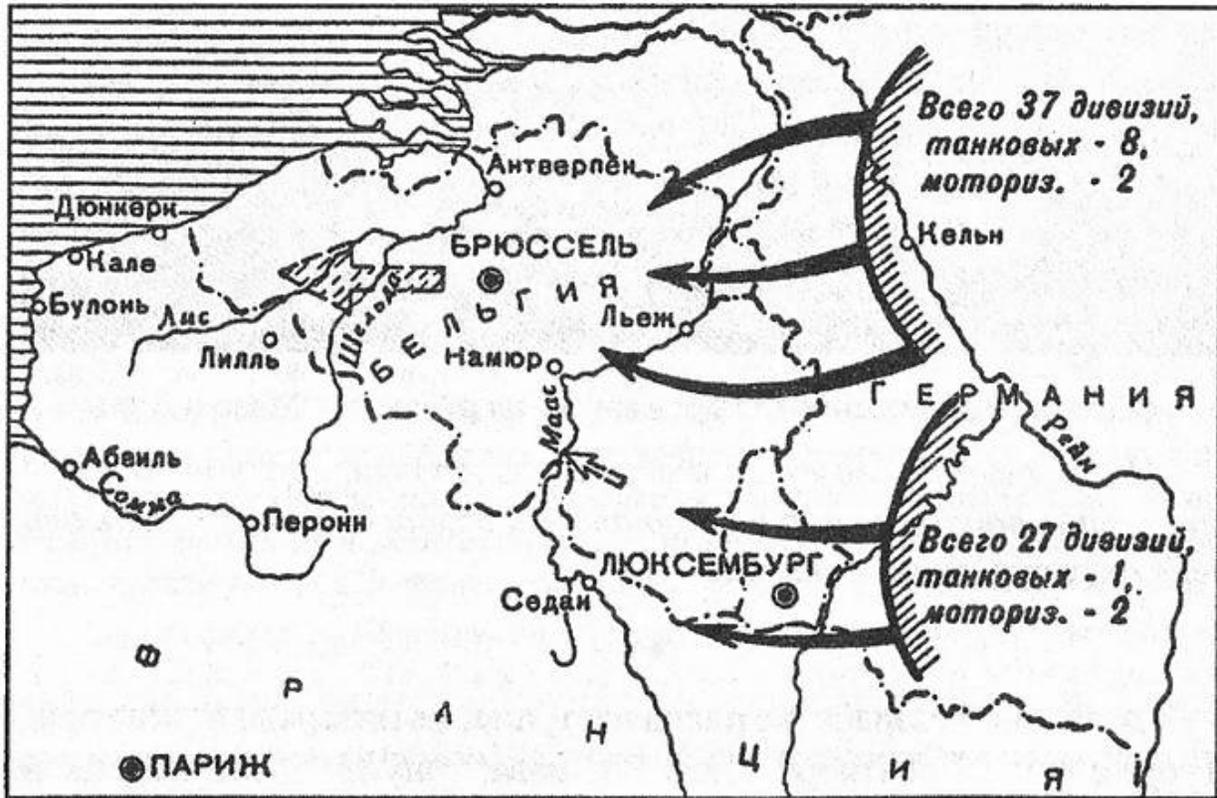
Схема 1. Выдвижение четырех армий на рубеж рек Маас и Диль

К детальной разработке плана наступления на западе немцы приступили еще 27 сентября. Пала Варшава; триумф новой немецкой боевой техники не вызывал сомнений. Гитлер считал, что назрел момент для удара. Весь германский генеральный штаб возражал против этого, но 9 октября была издана директива о подготовке наступления на Западе, а 19 октября разработка плана «Гельб» была завершена.

План «Гельб» во всем, кроме названия, соответствовал плану Шлиффена (схема 2). 37 дивизий, в том числе 8 танковых и 2 моторизованные, должны были нанести удар через Голландию и Бельгийскую низменность, сокрушить оборону в районе Брюсселя и прорвать франко-бельгийскую границу на равнинах Фландрии.

Вспомогательный удар должен был наноситься через Люксембург главным образом с целью сковать французские резервы и создать угрозу линии Мажино. В ходе детализации плана была усилена группа армий «Б» северная группировка немецких войск, которой командовал генерал-полковник Бок. В то время когда Гамелен пребывал в уверенности, что немцы нанесут удар через Арденны, 43 дивизии, в том числе 9 танковых и 4 моторизованные, сосредоточились для удара через Бельгийскую низменность.

Сравнение планов воюющих сторон во всякой войне весьма плодотворная и увлекательная работа, а в этой последней войне в особенности. Когда генерал Гамелен изменил свое мнение относительно вероятного направления главного удара противника и послушался совета специалистов, утверждавших, что массированный танковый удар в такой местности, как Арденны, невозможен и что наступление неизбежно развернется через открытую Фландрскую низменность, в это самое время немцы отказались от первоначального варианта плана «Гельб».



*Схема 2. План «Гельб» первый вариант. Главный удар наносится правым крылом через Фландрию, вспомогательный в районе Седана*

История этих изменений берет начало еще с 31 октября, когда командующий группой армий «А» (южной группировкой) генерал-полковник Рундштедт обратился с письмом к главнокомандующему сухопутными войсками генерал-полковнику Браухичу, предлагая сосредоточить главные усилия в предстоящей операции на левом крыле. Невозможно точно распределить заслуги в этом деле между Рундштедтом и его начальником штаба генерал-лейтенантом Манштейном, несмотря на подробное описание, данное последним в его книге «Утраченные победы», так же как невозможно проследить все длительные перипетии пересмотра плана.

Если бы наступление началось 5 ноября, как первоначально намечалось, план остался бы без изменений. Но из-за неблагоприятных метеорологических условий оно было отложено. Вторая дата была назначена на 17 января. 10 января самолет немецкого 2-го воздушного флота совершил вынужденную посадку в Бельгии. Один из двух находившихся на борту офицеров пытался сжечь имевшиеся у него

документы, но пламя было погашено, и значительную часть материалов еще можно было прочесть. Это оказались боевые распоряжения 2-му воздушному флоту о наступлении. Инцидент вызвал у Гитлера яростный приступ бешенства. Плохая погода вызвала вторичную отсрочку наступления и опять не позволила приступить к осуществлению плана. Этот инцидент имел важные последствия для союзников, поскольку содержание документа, немедленно переданного французам, подтверждало наконец точку зрения Гамелена, считавшего, что немцы будут действовать по плану Шлиффена.

Передышка, вызванная этими отсрочками, позволила Рундштедту добиться важных уступок. Однако Манштейн со своим энтузиазмом стал невыносим для высшего командования, и его перевели на должность командира 38-го армейского корпуса в Лейпциг<sup>[16]</sup>. Подполковник Трескофф, один из офицеров штаба Рундштедта, по-видимому, убедил полковника Шмудта, одного из адъютантов Гитлера, дать Манштейну возможность лично обратиться к Гитлеру. 17 февраля Манштейн вместе с другими вновь назначенными командирами корпусов был вызван в Берлин и приглашен на завтрак к фюреру. После завтрака Гитлер увел его в свой кабинет и предложил ему изложить свое мнение по вопросу о наступлении на запад. Манштейн по этому поводу пишет в своей книге «Verlorne Siege»:

*«Я обнаружил, что он удивительно быстро понял основные моменты плана, которые наша группа армий отстаивала в течение многих месяцев, и полностью согласился с высказанными мною взглядами».*

Чрезвычайно интересно, что благодаря такому незначительному историческому эпизоду, как фактическое «изгнание» Манштейна, удалось переубедить Гитлера. Через три дня, 20 февраля, была разослана окончательная оперативная директива.

План «Гельб» был полностью изменен (схема 3): главное направление наступления было перенесено на юг. Изменился и характер этого наступления: были открыты все возможности для использования подвижности в сочетании с броневой защитой. Состав группы армий «Б», наступавшей через равнины Голландии и Бельгии, был уменьшен до 28 дивизий (из них 3 танковые и 1 моторизованная), а основная масса немецких танковых войск была сосредоточена для действий в холмистых Арденнах.

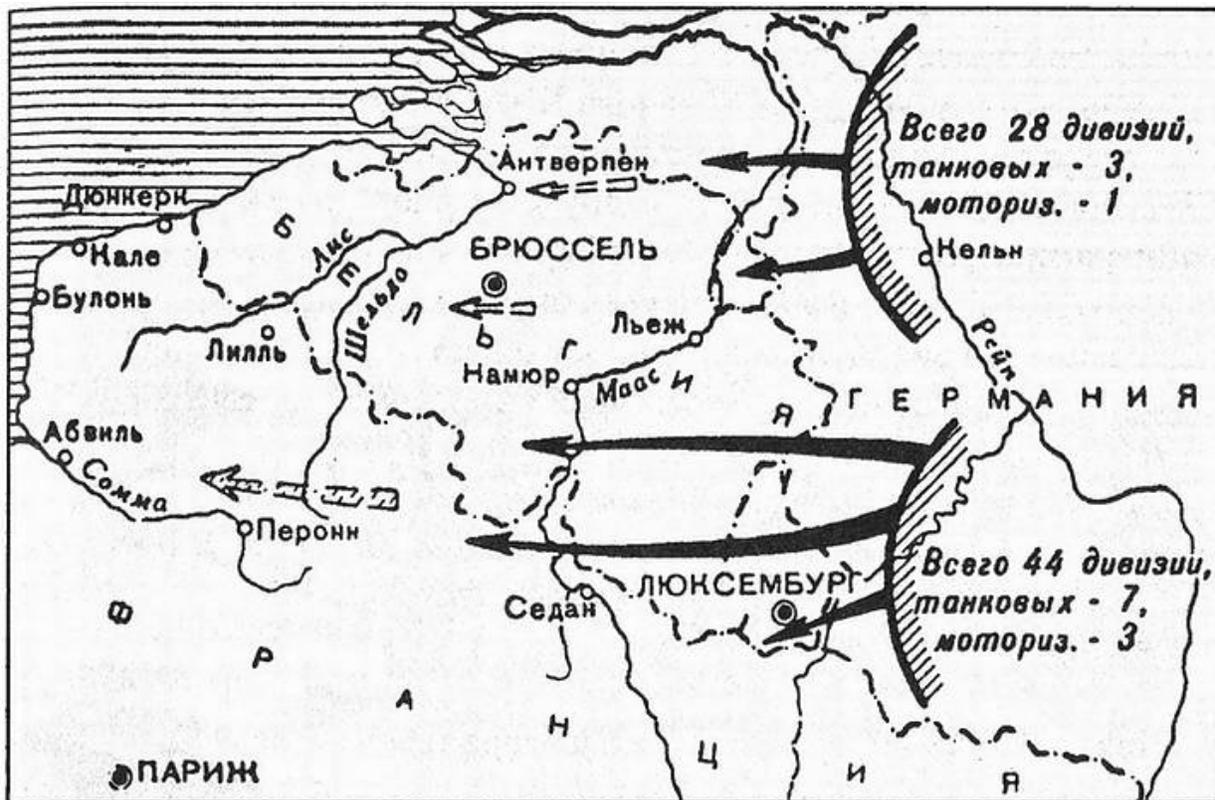


Схема 3. План «Гельб» осуществленный вариант. Главный удар наносится левым крылом через Арденны, вспомогательный через Фландрию

Пока 9-я французская армия Корапа со своим конным транспортом, малочисленными танками и гарцующими кавалерийскими эскадронами продвигалась вперед, чтобы прикрыть дороги, идущие через Арденны к мостам через Маас, навстречу ей через арденнские дефиле с грохотом пробивались сорок четыре дивизии, в том числе семь танковых и три моторизованные. Во главе наступающих войск, в авангарде 12-й армии генерал-полковника Листа, шла танковая группа генерала Клейста. Ее охватывающее построение имело две «клешни»: первую составляли три танковые дивизии под командованием генерала Гудериана, вторую — две дивизии генерала Гота. Прокладывая себе путь через засеки и никем не обороняемые дорожные заграждения, танки преодолевали слабое сопротивление бельгийцев. Пробиваясь через «непроходимые Арденны», они встречали кавалерийские заслоны 9-й французской армии и отбрасывали их в сторону или оттесняли назад.

13 мая, через каких-нибудь три дня после начала операции, 7-я танковая дивизия генерал-майора Роммеля форсировала Маас на понтонах. Во второй половине дня Маас был форсирован еще в двух местах (схема 4). Армия Коррапа, еще не успевшая занять позиции, была разгромлена.

16 мая Роммель получил приказ наступать на оборонительные позиции, являвшиеся продолжением линии Мажино. Утром, в то время как Роммель продвигался вперед, лорд Горт, находившийся далеко к северу и прочно удерживавший свой фронт против немецких атак, получил приказ отойти на рубеж реки Шельды. Непосредственно на его правом фланге фронт 1-й французской армии был прорван на 5-километровом участке. Вследствие запутанной обстановки и нарушения управления на юге, не было надежды на получение подкреплений. 1-я французская армия стала перед необходимостью отойти на более выгодный оборонительный рубеж. Левее войск Горта бельгийцы, отброшенные со своих позиций, пытались создать прочную линию обороны между Лувеном и Антверпеном. Левее бельгийских войск 7-я французская армия генерала Жиро, значительно ослабленная после поражения в Голландии, отходила к Антверпену.

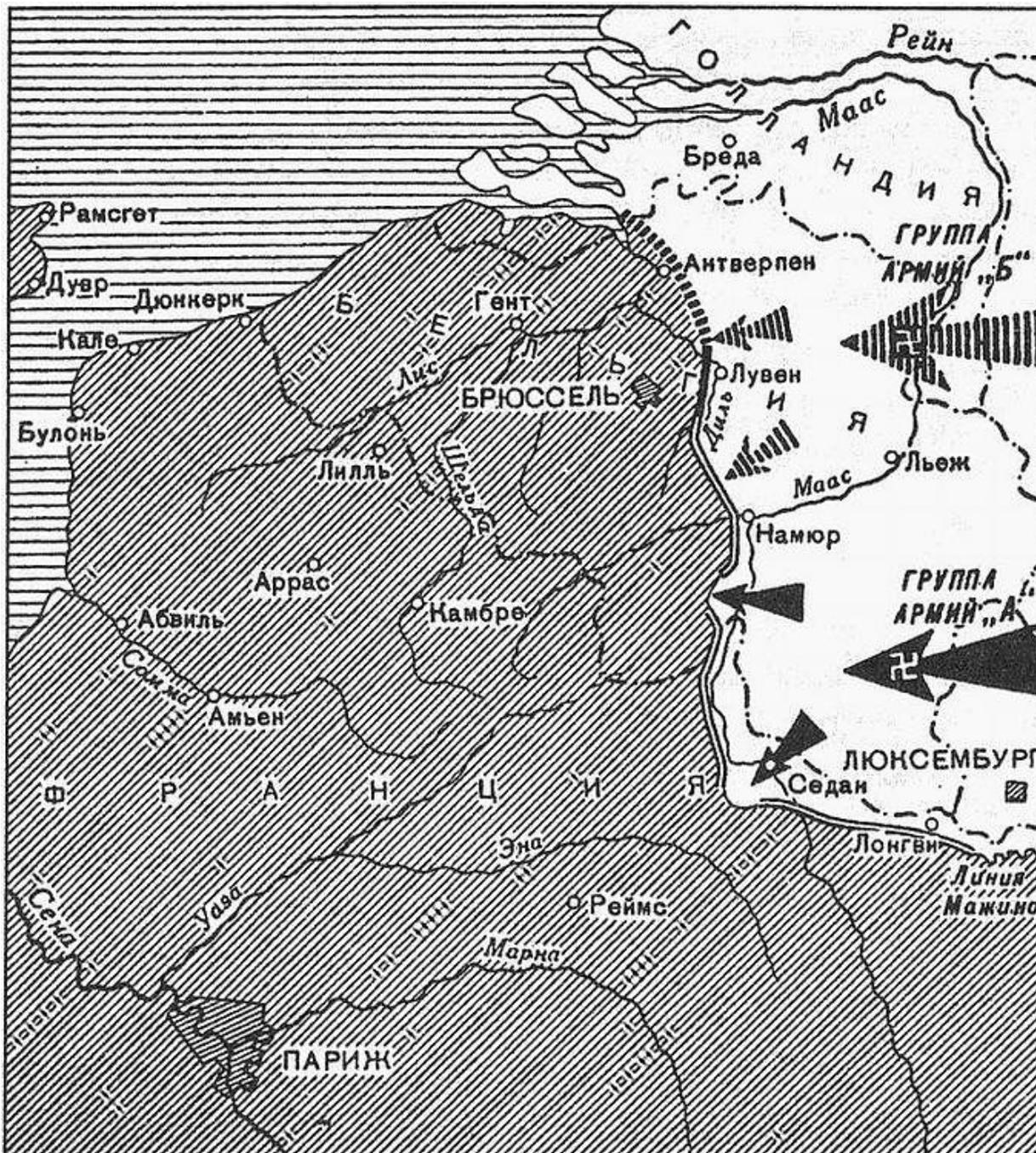


Схема 4. Форсирование реки Маас немецкими войсками 13 мая

В ночь на 16 мая лорд Горг начал отвод своих войск на реку Сенну — первый этап отступления к Шельде. В ту же самую ясную, лунную ночь, которая облегчила задачу отступающим, Роммель прорвал оборонительный рубеж французов. Для немецких войск путь на запад был открыт. С этого момента эвакуация из Дюнкерка стала неизбежной.



## **ГЛАВА ТРЕТЬЯ. НАЗНАЧЕНИЕ РАМСЕЯ**

15 мая военное министерство сообщило министерству военного транспорта, что изменение обстановки может потребовать реорганизации путей снабжения английских экспедиционных сил. Впервые на арену сражения в Северо-Западной Европе выступил флот.

Высадка английских экспедиционных сил вследствие угрозы со стороны авиации противника производилась в западных французских портах — Шербуре, Бресте, Сен-Назере и Нанте. В подготовительный период были использованы также Гавр, Руан, а впоследствии и Дьепп. Хотя еще до 10 мая рассматривался вопрос о смене баз с целью более полного использования портов Ла-Манша, основные пути снабжения английской армии все еще проходили в северо-восточном направлении, через Амьен и Аррас к английскому участку фронта. Прорыв немцев через Маас создал непосредственную угрозу Амьену, ставшую особенно опасной в результате поражения 9-й французской армии.

Официально прорыв называли «вклиниением», но фактически это был настоящий прорыв на 80-километровом участке — почти на всю ширину фронта 9-й армии, и никакими усилиями войск 7-й армии Жиро, перебрасываемых по частям через тыловые районы бельгийских и французских войск на участок прорыва, нельзя было заткнуть образовавшуюся брешь. В таких условиях перенесение путей снабжения английской армии было не только «нужным», но жизненно важным мероприятием.

От Дьеппа береговая линия Франции идет к северо-востоку, а затем поворачивает на север к мысу Гри-Не в самом узком месте Дуврского пролива. От Гри-Не она идет на восток и северо-восток к Голландии. На этом участке находится пять портов: Булонь, Кале, Дюнкерк, Остенде и Зебрюгге. За ними, выше устья Шельды, расположен Антверпен, но к тому времени город был на грани капитуляции.

Первый план реорганизации снабжения английских экспедиционных сил был основан на использовании портов Ла-Манша. Район боевых действий находился в зоне ответственности двух военно-морских командований. Южная часть Северного моря до линии,

соединяющей мыс Норт-Форленд с островом Валхерен<sup>[17]</sup>, входила в зону Норского командования адмирала Реджинальда Планкет-Эрнл-Эрл-Дрэкса<sup>[18]</sup>. За узкую часть пролива от мыса Норт-Форленд почти до самого мыса Бичи-Хэд отвечало Дуврское командование вице-адмирала Бертрама Рамсея<sup>[19]</sup>. Все порты, через которые должно было идти снабжение английских экспедиционных сил, находились в зоне его командования. Когда над союзными армиями Севера нависла катастрофа и потребовался человек, который возглавил бы действия по эвакуации английской армии, выбор неизбежно должен был пасть на Рамсея.

В течение девяти дней операции у Дюнкерка он был творцом и вдохновителем одной из крупнейших операций в истории войны на море, а на последующих этапах войны был организатором сначала исключительно успешных высадок в Северной Африке и Сицилии, а затем — непревзойденной десантной операции в Нормандии.

Первой задачей Рамсея было прикрытие с моря левого фланга английских экспедиционных сил во время их переброски во Францию. Дуврский пролив имел важнейшее значение как удобный район для проведения блокады подводными лодками. Рамсей использовал накопленный во время Первой мировой войны опыт дуврской патрульной службы. Однако с развитием «спокойного периода» войны этот пролив приобрел новое значение, породившее большие трудности: он стал одним из главных районов применения магнитных мин. Правда, военно-морские силы должны были ожидать применения магнитных мин и подготовиться к нему до начала войны. Тем не менее их нейтрализация является одним из самых блестящих технических достижений флота, благодаря которому командование в мае 1940 года могло быть относительно спокойно. Были приняты необходимые меры для защиты кораблей от мин, и немецкие подводные лодки практически перестали играть существенную роль в этом районе, действия авиации еще не представляли серьезной угрозы, а надводные корабли противника не проявляли активности<sup>[20]</sup>.

\*\*\*

Возможность утраты Голландии и голландских и бельгийских портов учитывалась еще до начала войны. Еще в октябре 1939 года были завершены планы блокирования этих портов, в случае если

продвижение немцев вызовет такую необходимость, и в принципе был решен вопрос об усилении Норского командования.

14 мая Би-Би-Си в утренней программе новостей из Лондона передало следующее объявление:

*«Согласно распоряжению Адмиралтейства, все владельцы самоходных прогулочных судов длиной от 30 до 100 футов обязаны в течение 14 дней представить подробные сведения о своих судах, если последние еще не сданы ими или не реквизированы».*

Некоторые комментаторы расценили это объявление как начало подготовки к эвакуации войск. Французы, в частности, выдвигали его как одно из доказательств того, что вопрос об эвакуации был решен уже давно и без консультации с французским правительством.

На самом деле это объявление не имело никакого отношения к Дюнкерку. Это была обычная, чисто административная мера, предпринятая одним из ведомств Адмиралтейства, осуществлявшим руководство резервом малых судов, которое учитывало, что повсюду быстро растет потребность в таких судах. Распоряжение было подготовлено еще до начала наступления 10 мая и проходило по обычным инстанциям адмиралтейства. К тому же оно отнюдь не было срочным: владельцам было дано 14 дней для представления сведений о своих судах. Тем не менее это решение сыграло важную роль, когда возникла острая потребность в малых судах.

Вечером 16 мая начались подрывные работы в Антверпенском порту. К тому времени 26 крупных судов, 50 буксиров, 600 барж, землечерпалок и плавучих кранов уже было выведено из порта. В тот вечер было уничтожено 150 тысяч тонн нефти, а также были блокированы входы в доки и бассейны. Реакция противника на эту операцию ограничилась главным образом действиями авиации: немецкий флот все еще зализывал раны после потерь, понесенных в Норвежской кампании. Немецкие бомбардировщики уничтожили английский эскадренный миноносец «Валентайн»<sup>[21]</sup> и серьезно повредили корабли «Винчестер» и «Вестминстер».

Когда лорд Горт приказал начать отход к реке Сенне, малые суда Норского и Дуврского командований уже вели тяжелую и напряженную работу.

## ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ. ТРИ ОШИБКИ

*«Тогда я спросил: "Где же стратегический резерв?" и, перейдя на французский, повторил: "Ou est la masse de manoeuvre?" Генерал Гамелен повернулся ко мне, покачал головой, пожал плечами и ответил: "Aucune"»[22].*

*Уинстон Черчилль*

Три главные ошибки, допущенные на первом этапе кампании 1940 года, относятся в основном к области стратегии. Французы не сумели довести до моря свою линию долговременных оборонительных сооружений. Когда началось наступление немцев, они не сумели обеспечить соответствующую замену этой линии. И наконец, все, сказанное выше, затмевает тот очевидный факт, что французы не создали никакого крупного подвижного резерва, который можно было бы бросить для восстановления положения.

Правда, в 1949 году Гамелен утверждал, что на вопрос Черчилля о наличии резерва он ответил не «его нет», а «его больше нет». Но факт остается фактом: имевшиеся резервы были настолько незначительными, что они не могли оказать влияния на обстановку. Во всяком случае, никакого «крупного резерва» не имелось.

Весьма важно сопоставить силы обеих сторон. Немцы располагали 136 дивизиями; союзники, включая Бельгию и Голландию, номинально имели 135 дивизий, хотя фактически общая численность живой силы у союзников была значительно выше, чем у немцев<sup>[23]</sup>. Широко распространено мнение, что мощь немцев основывалась на огромном превосходстве в танках — французские официальные источники указывают цифру в 10 тысяч. На самом деле немцы наступали, имея 2800 танков и 700 броневых автомобилей. Четыре союзные державы имели в общей сложности 3 тысячи танков и примерно такое же, как и немцы, количество броневых автомобилей. Но они были рассеяны вдоль границы, простирающейся от реки Эмс до Средиземного моря.

Когда Уинстон Черчилль 16 мая первый раз прилетел во Францию в связи с неотложными требованиями обстановки, в больших комнатах Кэ д'Орсе царило пораженческое настроение. В парке уже жгли архивы. Повсюду говорили, что через несколько дней немцы будут в Париже. Положение было безнадежным. Генерал Эрин, военный губернатор Парижа, советовал французскому правительству эвакуироваться из столицы.

В эту ночь Горт успешно завершил отход на реку Сенну. Вместе с ним левее отходила бельгийская армия, а правее, ведя тяжелые бои, — 1-я французская армия. Удержать рубеж реки Санны не было никакой возможности, хотя генерал Жорж рассчитывал задержаться на нем на сутки. В ночь на 17 мая союзные армии снова отошли, на этот раз на рубеж реки Дондр. В ночь на 18-е они начали новый отход на рубеж Шельды и 19-го заняли позиции на этом рубеже. Но Шельда больше не являлась реальным препятствием; 1-я французская армия закрыла шлюзы, чтобы затопить район Валансьенна, и на участке английских войск глубина реки упала до одного метра.

Хотя противник оказывал сильный нажим на фронте 1-й французской армии и лишь несколько более слабый на фронте английских экспедиционных сил и бельгийской армии, но эти последовательные отходы были вызваны не нажимом со стороны противника, а чрезвычайно тяжелым положением, сложившимся в тылу союзных войск. Пока три армии отходили на севере, «клин» на юге перерос в прорыв, который рассек Францию и отрезал три северные армии. К 17 мая авангарды немецких танковых сил были у окраин Сен-Кантена, к 18-му они захватили Перонн, а 19-го были уже по ту сторону канала Дю-Нор и полным ходом мчались к морю.

19 мая — чрезвычайно важная дата кампании в Северной Франции. С занятием позиций на Шельде положение армий Севера впервые стабилизировалось. Но на юге стремительное движение немцев к морю продолжалось неослабевающим темпом. В Париже Рейно наконец решил отстранить Гамелена, и Вейган размышлял над тем, принять ли ему пост верховного главнокомандующего. В Лондоне все еще царил определенный оптимизм, основанный на запоздалой и не соответствующей действительности информации из французских источников.

Генерал Горт на своем командном пункте обдумывал положение английских экспедиционных сил. Несмотря на принятое в последнюю минуту решение организовать оборону Абвиля, теперь стало ясно, что ничто не может остановить наступление немцев на пути к морю. Коммуникации англичан уже были перерезаны. Войска были отрезаны от главных баз снабжения, и Горт знал, что отныне придется рассчитывать только на передовые склады боеприпасов, горючего

и продовольствия и на то пополнение запасов, которое может быть доставлено морем. Он знал также, что его единственная надежда на танковую поддержку — 1-я бронетанковая дивизия — не сможет теперь к нему прибыть, что штаб военно-воздушных сил, вытесненных со своих аэродромов, уже находится на пути в Англию и что возможности авиационной поддержки в будущем весьма неопределенны. Наконец, он знал, что с того момента как немцы выйдут к морю, его тыловой район, простирающийся на 135 км между 1-й французской армией и Ла-Маншем, будет открыт для противника.

Оценка обстановки Торгом предельно ясно выражена в его донесении. Он указывает на три возможные альтернативы: первая — удержание рубежа Шельды в случае успешного одновременного контрудара с севера и юга, при котором были бы восстановлены коммуникации с Францией; вторая — общий отход на рубеж Соммы, что, как он подчеркивал, *«несомненно, встретит возражения бельгийцев, которые будут поставлены перед выбором: либо отходить вместе с нами и оставить территорию Бельгии, либо сражаться одним на занимаемом рубеже, либо просить перемирия»*; и, наконец, — отход к портам Ла-Манша.

*«Я понимал, что этот путь был самой последней альтернативой... Он означал, что, если даже удастся использовать прекрасные портовые сооружения Дюнкерка, неизбежно придется бросить все тяжелые орудия и значительную часть машин и снаряжения. Тем не менее я чувствовал, что при сложившихся обстоятельствах мне, возможно, не останется другого выхода. Поэтому было вполне разумно обдумать, что может повлечь за собой принятие такого плана».*

В 13.30 19 мая начальник штаба английских экспедиционных сил генерал-лейтенант Паунелл позвонил по телефону начальнику

оперативного управления военного министерства и изложил ему три альтернативы.

Именно этот разговор и вызвал открытую критику действий Горта. Критика шла с двух сторон. Во-первых, со стороны французов: она началась с обвинения Горта в «независимости» и кончилась осуждением его за «дезертирство». Во-вторых, со стороны англичан: суть ее ярко выражена в замечании генерала Алана Брука, бывшего тогда командиром 2-го корпуса:

*«Он был чрезвычайно обаятельным человеком и одаренным большими способностями командиром... Я не мог не восхищаться им... Но я не питал доверия к его руководству, когда ему пришлось управлять большими массами войск. Казалось, он из-за деревьев не видел леса».*

Язвительный и несправедливый характер этого замечания можно считать характерным для взглядов тех, кто не одобрял действий Гор-та. Впоследствии другие критики добавили к этому предположение, будто бы Горт все время оглядывался на море. Насколько основательны были эти критические замечания, мы рассмотрим в одной из последующих глав.

Необходимо ясно представить себе положение Горта в общей военной иерархии. Как командующий английскими силами во Франции, он был подчинен начальнику Имперского генерального штаба, а через него правительству Невилля Чемберлена. Но, как командующий одной из армий фронта, он подчинялся по линии французского командования верховному главнокомандующему вооруженными силами союзников генералу Гамелену. Гамелен осуществлял свои полномочия через генерала Жоржа, командующего французским Северо-Восточным театром военных действий.

Таково было положение, когда 10 мая немцы перешли границу. Два дня спустя на совещании в Шато-Касто было решено, что обстановка требует более тесного взаимодействия между союзными армиями. Короля Бельгии и лорда Горта спросили, согласны ли они признать генерала Бийотта в качестве представителя генерала Жоржа, назначенного для координации военных усилий. В то время Горт, вообще говоря, занимал место на четвертой ступени этой сложной системы командования. Таким образом, он персонально отвечал только

за свою армию. Ответственность за оперативное руководство несли французские генералы.

С того момента как немцы форсировали Маас, французская стратегия рухнула, а вместе с ней рухнула и система командования. Генерал Бийотт оказался несостоятельным с самого начала.

Семь дней, последовавших за форсированием Мааса, дают материал для глубокого исследования распада французской военной машины. В течение этих семи дней Париж пытался командовать при помощи увещаний, а войсковые командиры переводили эти увещания на трезвый язык практических возможностей.

Горт официально признал, что отныне ему придется воевать на два фронта и главным образом на свой страх и риск. Прошлой ночью он совещался с генералом Бийоттом. Бийотт смотрел на вещи мрачно: он не верил в возможность восстановления фронта 9-й армии; из 1-й армии поступали удручающие известия. Французы не могли предложить какого-либо конструктивного решения. Поэтому вечером 19 мая Горт разделил свой штаб на две части: одна, во главе с бригадиром<sup>[24]</sup> Оливером Лизом и подполковником Грегсон-Эллисом, должна была действовать на первоначальном фронте, именуемом отныне восточным участком, а вторая — во главе с генерал-майором Иствудом и подполковником Бриджменом — на вновь возникшем западном участке. Обе части работали под общим руководством начальника штаба генерала Паунелла.

Для того чтобы понять, как началось сражение на западном участке, необходимо вернуться на два дня назад. 17 мая, когда велась подготовка ко второму этапу отхода с рубежа реки Диль, стало ясно, что наступление немцев создавало угрозу району Перонна, расположенному далеко к югу, а в последующем и району Арраса, где располагался тыловой эшелон штаба. В тот день генерал Жорж предпринял одну из тщетных попыток воздвигнуть дамбу на пути потока, несущегося через Францию. 23-я английская дивизия, территориальное соединение, обслуживавшее тыловой район, получил распоряжение занять позиции на рубеже канала Дю-Нор между Риолькуром и Арлём. Дивизия не имела ни артиллерии, ни средств связи, она располагала весьма скудными транспортными средствами и не имела почти никаких тыловых подразделений. Она была не в состоянии выполнить поставленную задачу. Французские войска не прибыли ей на

смену и не заняли позиции на ее фланге. «Повиснув в воздухе», она ожидала удара противника.

В это время Горт, начинавший терять веру в способность французов сопротивляться, решил, что необходимо принять некоторые меры для обеспечения своего правого фланга. Он организовал смешанный отряд во главе с начальником разведки генерал-майором Мейсон-Макфарланом, поставив ему задачу прикрыть участок между Мольдом на правом фланге английских войск и Карвеном на канале Эр-Ла-Бассе. Это был первый шаг на пути к организации целого ряда сводных отрядов, которым впоследствии предстояло сдерживать наступление немцев на север. Вероятно, это был ненужный шаг, поскольку 1-я французская армия в конечном счете с большим мужеством удерживала свои позиции.

Одновременно с организацией отряда Макфарлана тыловой эшелон штаба приступил к организации общей системы обороны района Арраса, которую затем 18 мая возглавил генерал-майор Питер. Части, оборонявшие этот район, получили название группы Питера. 19 мая, после совещания у генерала Бийотта, 50-я дивизия, находившаяся в армейском резерве, была поспешно переброшена на импровизированном транспорте на правый фланг с задачей удлинить линию обороны от Карвена до Ла-Бассе.

К вечеру 19 мая Горт предпринял необходимые меры для обеспечения своего правого фланга на случай внезапного удара с юго-запада. Однако из этого не следует, что была установлена прочная линия обороны. Войска — все, что удалось собрать за такой короткий срок, прикрывали скорее отдельные участки, чем рубежи. Однако к середине дня 19 мая с фронта 1-й французской армии поступили более благоприятные вести, и появилась уверенность, что теперь она будет удерживать свои позиции, расположенные полукругом от Мольда через Валансьенн к Дуэ. Положение противника тоже стало проясняться. В прорыве на широком фронте теперь определились два направления удара: одно — по долине Соммы к побережью у Абвиля, другое — через Эден и Монтрёй к портам Ла-Манша. Горт получил короткую передышку, чтобы обдумать дальнейшие шаги.

Доклад генерала Паунелла об обстановке, переданный в Лондон, имел серьезные последствия. Айронсайд и Дилл<sup>[25]</sup> (который в апреле был переведен из английских экспедиционных сил на должность

заместителя начальника имперского генерального штаба) не согласились с оценкой обстановки, данной Торгом, и с вытекающей из нее возможностью третьего пути. Сведения, поступавшие из Парижа, все еще были недостоверными, запоздалыми и нереалистичными, и военный кабинет решил направить Айронсайда во Францию для выяснения обстановки на месте.

Горт и сам еще подробно не рассматривал свой третий путь. Он изложил его простыми и ясными словами, но, основываясь на отрывочных сведениях, поступавших к нему от французов, считал, что все еще есть возможность нанести двухсторонний контрудар — с севера и с юга. Он направил 5-ю дивизию на соединение с 50-й в районе Вими и приступил к разработке плана нанесения удара в южном направлении через Аррас на Камбре, который намечался на 21 мая.

Рано утром прибыл Айронсайд со следующей директивой военного кабинета: *«...Английским экспедиционным силам двигаться на юг в направлении на Амьен, атакуя встречающиеся на их пути части противника, и расположиться левее французской армии».*

Имелась в виду новая французская армия, которая, как предполагалось, формируется на рубеже Соммы. Этот приказ был совершенно нереальным. Он игнорировал все суровые факты обстановки. На восточном участке фронта главные силы английской экспедиционной армии вели бои на рубеже Шельды. Боеприпасы были ограничены только возимыми запасами; уже ощущался недостаток продовольствия; транспортных средств становилось все меньше; еще имелись порядочные запасы горючего, но только в районе Лилля, а общий отход к югу означал, что придется оставить склады в Лилле. Надежда на то, что бельгийцы станут участвовать в этом перемещении, означавшем для них неизбежность окончательного ухода из Бельгии ради сомнительной авантюры на юге, была иллюзорной, а уверенность в том, что 1-я французская армия сможет действовать в полную силу, была тоже шаткой.

Если еще требовалось, чтобы генерал Айронсайд, увидев положение в истинном свете, сделал правильный вывод из обстановки, то этому способствовало поступившее после его прибытия в штаб Горта сообщение, что танки противника уже вышли в район южнее Арраса. Сразу же стало ясно, что решение Горта наступать на юг силами 5-й и 50-й дивизий с теми танками, которые можно было

использовать, при сложившейся обстановке являлось единственной практически осуществимой мерой. По окончании совещания Айронсайд выехал во французский штаб, чтобы сообщить этот план Бийотту.

В качестве альтернативы этому плану была предложена идея генерала Брука, который в то время, по-видимому, предпочел отход на Остенде и Зебрюгге во взаимодействии с бельгийской армией. Эта необычная идея была как будто отвергнута.

Бийотт сразу же согласился принять участие в реализации плана Горта, выделив две дивизии и французский кавалерийский корпус, в котором оставалось лишь 25% штатного количества танков. К 18 часам 12-й уланский полк под командованием полковника Герберта Ламсдена, который отличился своими разведывательными действиями в ходе всей кампании, был оттеснен на рубеж Аррас — Сен-Поль. Сила и направление немецкого удара с юга были теперь выяснены. В этот час генерал-майор Франклин в качестве командира «оперативной группы Франклина», как теперь стали именоваться 5-я и 50-я дивизии, созвал совещание для окончательного уточнения плана наступления, назначенного на 21 мая. Французы, которые обещали прислать своих представителей, на совещание не явились.

Тем временем Горт продолжал работать в своем штабе над сколачиванием сил, предназначенных для ликвидации прорыва. На основе поступивших сведений о темпах и размахе немецкого наступления было быстро установлено, что ни один пункт на 136-километровой линии каналов, от фланга французской армии в Миллионфоссе до Гравлина, в достаточной степени не защищен. На линии канала, в районе Сен-Поль — Карвен был сформирован сен-польский отряд под командованием генерал-майора Кертиса, а полковнику Ашеру, начальнику участка зоны коммуникаций, который по собственному почину уже тщательно разработал меры для охраны подступов к Дюнкерку в своем районе, было приказано сформировать сводный отряд, получивший название «отряд Ашера», для обороны северного участка позиций в районе Берга, у самого Дюнкерка.

Позднее в тот же день Горту сообщили из Англии, что 21 мая в район боевых действий прибудет новый верховный главнокомандующий Вейган. В штабе назначение Вейгана встретили с энтузиазмом, так как все считали, что любая замена Гамелена,

неспособного найти выход из создавшегося положения, пойдет на пользу дела. В 12.30, пока Горт ожидал Вейгана, пришло письмо от Бланшара, который сообщал, что 1-я французская армия не сможет принять участие в наступлении совместно с группой Франклина до 22-го, а возможно, даже и до вечера 23-го.

На юге Роммель, воодушевленный своим блестящим успехом при форсировании Мааса и уверенный в своих силах после стремительного прорыва в глубь Северной Франции, уже повернул свою 7-ю танковую дивизию на Аррас. Франклин еще раньше, чем Горт, получил сообщение о том, что французы не смогут начать наступление раньше 22-го. Однако через генерала Приу<sup>[26]</sup> ему было обещано прикрыть его правый фланг легкими бронетанковыми частями.

Из донесений разведки Франклину было ясно, что нельзя больше откладывать предварительные действия по очистке местности от противника, назначенные им на 21-е, и сразу же после полудня оперативная группа Франклина двинулась вперед с задачей прочесать район юго-восточнее Арраса и закрыть для противника пути подхода. Она решительно атаковала главные танковые силы Роммеля.

С того момента как передовые немецкие части устремились в прорыв на фронте разгромленной 9-й французской армии, немецкое командование ожидало контрударов с севера и с юга. Теперь наконец контрудар осуществился. Сам Роммель, по своему обычаю, находился с передовыми подразделениями своих войск. Энергия и стремительность удара англичан, очевидно, сбили его с толку.

Это было первое серьезное сопротивление, которое встретили войска Роммеля. Его эффект никак не соответствовал действительной силе удара и намерениям атакующих. Танковая дивизия СС «Мертвая голова», еще не получившая боевого крещения, начала проявлять признаки паники. На оперативной карте Роммеля за этот день показано, что удар наносился пятью английскими дивизиями в непосредственной близости от Арраса. На самом деле удар нанесла 1-я армейская танковая бригада, которой удалось собрать всего 74 танка. Танки поддерживали два батальона пехоты, а правее действовала французская танковая часть, имевшая почти исключительно легкие танки.

Роммель послал донесение Рундштедту. Рундштедт заколебался. Хотя Роммель отразил «контрудар», но казалось, что угроза, которой

всегда опасалось немецкое командование, близка к осуществлению. В 1945 году Рундштедт писал:

*«Критический момент наступления возник как раз в то время, когда мои войска достигли Ла-Манша. Это был контрудар английских войск, нанесенный 21 мая к югу от Арраса. В течение короткого времени мы опасались, что наши танковые дивизии будут отрезаны, прежде чем успеют подойти на помощь пехотные дивизии. Ни одна из французских контратак не представляла такой серьезной угрозы, как эта».*<sup>[27]</sup>

Когда Вейган прибыл в Ипр для встречи с королем Бельгии, контратака была в самом разгаре. Горту ничего не было известно о времени и месте этой встречи. В его отсутствие Вейган изложил королю Леопольду общие основы будущей стратегии и пытался убедить его отвести свои войска на реку Изер, чтобы прикрыть совместное наступление на юг английских экспедиционных сил и 1-й французской армии. У бельгийцев создалось впечатление, что «верховный главнокомандующий не знает обстановки». Впрочем, изложенный Вейганом план прежде всего касался английских экспедиционных сил — и, очевидно, необходимо было обсудить его с Торгом, а потому последний был вызван на совещание. Но прежде чем Горт успел прибыть в Ипр, Вейган уехал, и непосредственный контакт между Торгом и новым верховным главнокомандующим так и не был установлен.

Тем временем Горт уже успел провести совещание со своими командирами корпусов о ходе сражения на восточном участке фронта. Судя по протоколу, Брук и генерал-лейтенант Баркер, принявший командование 1-м корпусом, были настроены пессимистически. Генерал-лейтенант Рональд Адам, командир нового 3-го корпуса, трезво оценивал обстановку. Впрочем, все три генерала сходились на том, что удерживать фронт на Шельде больше суток невозможно, и был рассмотрен вопрос об отходе на старые пограничные позиции<sup>[28]</sup>, чтобы использовать долговременные огневые сооружения, траншеи и противотанковые заграждения, построенные в течение зимы. Участники совещания пришли к выводу, что другого выхода нет.

Последовавшее за этим совещание Горта с королем Бельгии и генералом Бийоттом успеха не имело. Бийотт откровенно заявил, что 1-я французская армия «слишком измотана», чтобы участвовать в

наступательных действиях в ближайшем будущем. Было принято решение об отходе на старые пограничные позиции, и в соответствии с этим бельгийцы согласились отойти на реку Лис. В конце совещания Бийотт в решительных выражениях спросил короля Бельгии, будет ли его армия отступать на рубеж реки Изер, в случае если придется отойти с реки Лис.

*«Его величество, — сказал Горт, — согласился, хотя и с некоторым сожалением, что другого выхода нет».*

Возвращаясь с совещания, Бийотт получил смертельную травму при автомобильной катастрофе.

В общем, совещание в Ипре оставило тягостное впечатление. Вейган не сумел внушить никому уверенность в успехе; фактически он дал понять, что и сам не испытывает уверенности. Сведения о ходе сражения под Аррасом, начавшие поступать в штаб, пока были благоприятными — но не в такой степени, чтобы рассеять сомнения, порожденные поведением Вейгана.

В эту ночь генерал Паунелл приказал полковнику Бриджмену приступить совместно с представителями всех трех корпусов к разработке плана эвакуации английских экспедиционных сил. Это приказание имеет большое значение. Горт считал эвакуацию последней из трех альтернатив, изложенных им 19 мая. Теперь впервые наступил момент, когда эта альтернатива получила практическое претворение в планах штаба. Фактически планирование эвакуации началось за тридцать шесть часов до этого в Англии на совещании в Дувре, а Гамелен, как будет показано ниже, отдал распоряжение адмиралу Дарлану об изучении возможности эвакуации еще утром 19 мая.

К утру 22 мая положение английских экспедиционных сил еще оставляло некоторое основание для оптимизма. На западном участке фронта Аррас все еще держался, сводные отряды занимали позиции на линии каналов, а 1-я французская армия, по-видимому, твердо удерживала свои позиции. На восточном участке полным ходом шла подготовка к отходу с рубежа Шельды, и хотя на левом фланге немцы наносили сильные удары, их удавалось сдерживать. Около 9.00, когда проект плана эвакуации был закончен, полковнику Бриджмену сообщили, что пока еще он не требуется.

Черчилль вылетел в Париж. Утром Черчилль и Дилл встретились с Рейно и Вейганом. Во второй половине дня Горт получил телеграмму

от премьер-министра, в которой излагались решения совещания: бельгийская армия отходит на реку Изер; английские экспедиционные силы и 1-я французская армия наносят удар в южном направлении «неприменно завтра силами восьми дивизий», причем правее англичан будет действовать бельгийский кавалерийский корпус; английская авиация окажет всемерную поддержку; новая французская группа армий, «продвигаясь к Амьену», наносит удар на север и соединяется с войсками северной группировки.

Позднее в тот же день генерал Вейган отдал свой боевой приказ № 1. Этот приказ был изложен настолько нечетко, что его трудно было понять. Он выражал не план действий, а политические намерения. Наступить восемью дивизиями не имелось никакой возможности. Несмотря на сведения, полученные от Бийотта в Ипре, Вейган в совершенно ложном свете представлял возможности 1-й французской армии и полностью игнорировал тот факт, что на главном направлении эта армия, как и английские экспедиционные силы, и бельгийцы, испытывала сильнейший нажим со стороны группы армий Бока. За этим приказом последовал боевой приказ № 17 генерала Жоржа, в котором указывалось, что «задачи армий остаются прежними». В нем не было прямого распоряжения на наступление, не было конкретного плана действий, и генерал Блан-шар (принявший командование после дорожной катастрофы с Бийоттом 21 мая) не предпринял в соответствии с этим приказом никаких позитивных действий. К концу дня планы оставались неизменными.

К тому времени общее положение северной группировки союзников значительно ухудшилось. Аррас был обложен с трех сторон. Восточнее и западнее города крупные силы немцев значительно продвинулись вперед. Булонь была осаждена. Танки противника находились в 14 километрах от Кале. В северном секторе восточного участка фронта английские войска, пытаясь оторваться от противника, несли серьезные потери<sup>[29]</sup>. Ставить вопрос о нанесении удара 23 мая восемью дивизиями было чистейшим абсурдом.

Утро 23-го принесло мало утешительного. Правда, французская армия собрала достаточно сил, чтобы можно было предпринять наступление на юг. Две ее дивизии, встречая незначительное сопротивление, продвинулись почти до самых окраин Камбре. Но тут

она подверглась мощному налету пикирующих бомбардировщиков, продвижение прекратилось, и войска отошли на свои прежние позиции.

Некоторым утешением служило то, что английским экспедиционным силам удалось осуществить отход на старые пограничные позиции и что успешно проводилась смена трех английских дивизий. Менее утешительным было положение со снабжением. Склады боеприпасов, снаряжения и вооружения уже значительно истощили свои запасы, а положение с продовольствием стало критическим. В тот день английские экспедиционные силы были переведены на половинный паек. Это была мера предосторожности. В действительности путь отхода армии шел мимо складов, и хотя приказ не одинаково сказался на разных частях, но при наличии инициативы на местах (Монтгомери, например, гнал за собой гурт скота) можно было избежать серьезного недостатка в продовольствии.

На западном участке фронта создалось тяжелое положение. Булонь была обречена, Кале угрожало окружение еще до исхода дня; немецкие танковые дивизии вышли к каналу у Сент-Омера и, преодолевая упорное сопротивление, форсировали его; Аррас был глубоко обойден с флангов; немцы форсировали реку Скарп, а французская легкая бронетанковая дивизия была оттеснена с высот севернее реки. Угроза быстро нарастала.

И тут в 18.00 вся обстановка резко изменилась. В этот час Рундштедт принял решение остановить свои танковые дивизии на рубеже канала Аа. По его свидетельству, потери в бронетанковой технике достигли 50 %. Местность позади линии каналов была изборождена канавами и местами затоплена. Контрудар Франклина, упорное героическое сопротивление гарнизона Арраса и жесткая оборона сводных отрядов на рубеже каналов убедили Рундштедта, что за всякое дальнейшее продвижение ему придется платить дорогой ценой. Кроме того, ему надо было подготовить войска к выполнению плана «Рот» — к наступлению через Сомму на юг, вглубь Франции. В 18.10 распоряжение о приостановке наступления и перегруппировке войск было записано в журнал боевых действий 4-й армии.

Одни танковые командиры скрепя сердце подчинились приказу, других он привел в бешенство. Немецкое наступление утратило свой порыв и уже не могло восстановить свою прежнюю силу. Увы, в штаб Горта еще не поступало никаких сообщений об этом важнейшем

решении. Гарнизон Арраса все еще держался, но, обтекая его с обеих сторон, немцы уже продвинулись до самого Бетюна, вторично форсировали, теперь на восточном участке, реку Скарп и стремительно двигались на Байель. Сначала Горт приказал гарнизону Арраса держаться до конца. Теперь, когда три танковые и одна моторизованная немецкие дивизии вышли на дорогу Бетюн — Аррас, стало очевидно, что район Арраса уже не удастся использовать как трамплин для наступления на юг. Поздно вечером Горт отдал распоряжение Франклину отойти на линию каналов (схема 5).

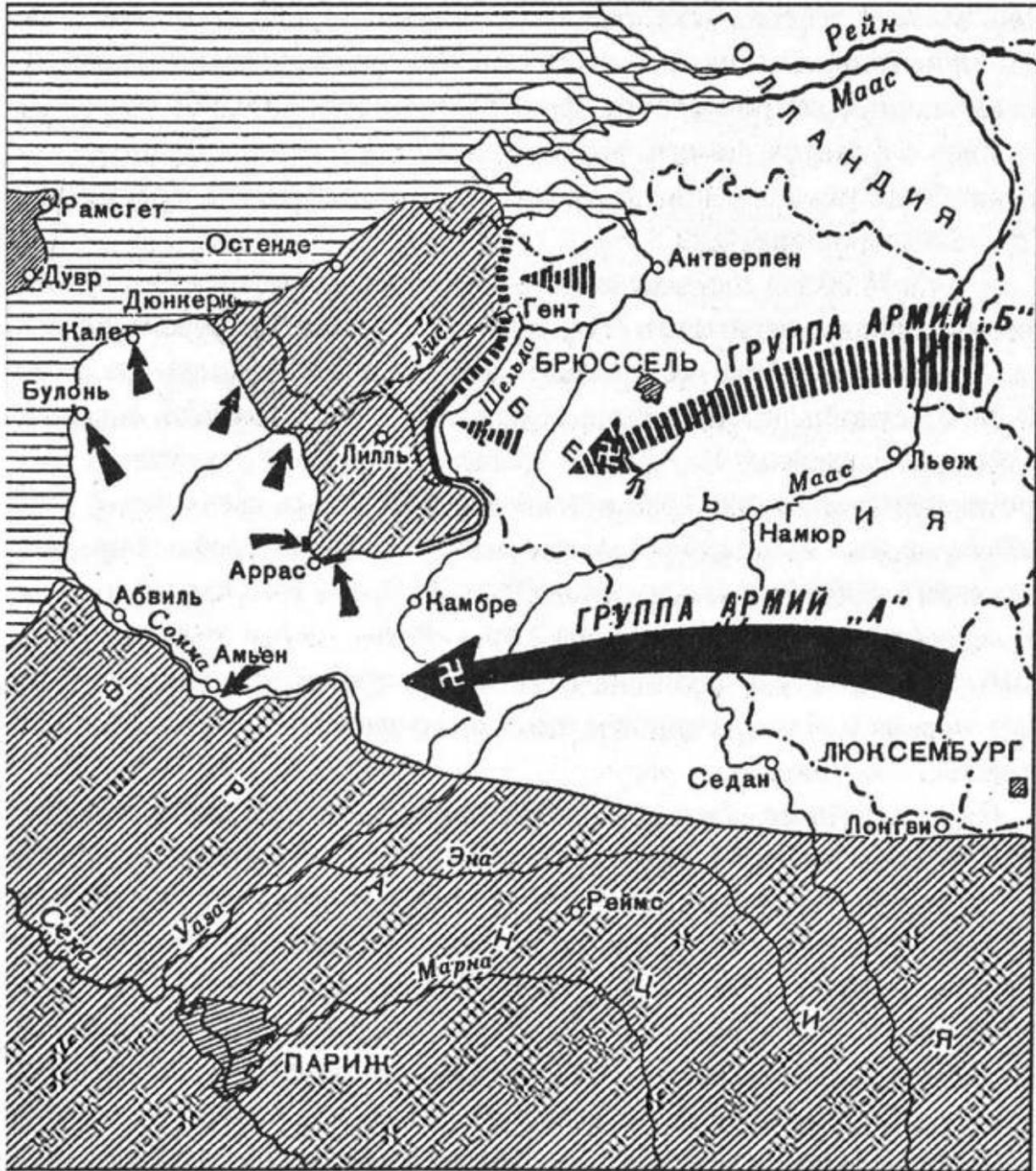


Схема 5. Линия фронта к исходу дня 23 мая

Утром 24-го Вейган разразился гневными обвинениями: англичане отступают к портам; они оставили Аррас, хотя немцы не вынуждали их к этому; именно английское отступление заставило его отказаться от своего плана. Самая горячность обвинений Вейгана, быстрота, с

которой он перенес свои обвинения на английское правительство, явно свидетельствовали об отчаянных поисках козла отпущения. Потеря Арраса, несомненно, имела большое значение — но к вечеру 23-го уже не было никакой возможности его удержать. Блестяще проведенный Франклином отход через семикилометровую горловину между немецкими клещами, по крайней мере, сохранил его оперативную группу для вторичной попытки удара на юг, если бы таковую еще удалось предпринять.

Именно в этот момент на сцену выступает сам Гитлер. Около одиннадцати часов утра он прибыл в штаб Рундштедта. Ознакомившись с обстановкой, он подтвердил приказ о приостановке наступления — подтвердил его по военным соображениям, которые представил ему Рундштедт. В 11.32 открытым текстом было передано распоряжение: *«Наступление на рубеж Дюнкерк—Азбрук — Мервиль временно приостановить»*.

Это распоряжение было перехвачено и тщательно взвешено в штабе Горта. Ни Горт, ни Паунелл не сочли его доказательством того, что немцы исчерпали свою ударную силу. Однако полученные ранее сообщения о начале вейгановского удара с юга на некоторое время заставили поверить, что действия Рундштедта объясняются его опасениями за свой южный фланг. Впрочем, вскоре выяснилось, что никакого удара с юга французы не предпринимали, и что немецкие танковые дивизии остаются главной угрозой безопасности английских экспедиционных сил.

Следует поэтому рассмотреть положение армий Рундштедта по состоянию на тот момент. Немецкая карта обстановки на 24 мая раскрывает все. К западу от линии, проведенной от Ла-Бассе на берегу канала до Амьена — примерно той линии, по которой намечался удар на юг, — были сосредоточены все десять немецких танковых и две моторизованные дивизии. Из них четыре танковые и две моторизованные дивизии еще не вводились в сражение. К востоку от этой линии и достаточно близко к ней, чтобы вступить в действие задолго до того, как наступающие с севера могли бы рассчитывать выйти в район Амьена, находились десять немецких пехотных дивизий и одна моторизованная. Вейган убедил себя, что можно предпринять наступление с севера восемью дивизиями. Между тем в боях под Аррасом были уничтожены последние английские танки; у французов

их тоже осталось немного. Наступление восемью пехотными дивизиями при ограниченном количестве боеприпасов и недостатке транспортных средств в самую гущу колоссального сосредоточения пехоты и танков было бы с военной точки зрения самоубийством.

В штабе Горта не знали действительной силы немецких войск, но штабу Вейгана она должна была быть известна; однако и Париж и Лондон продолжали требовать наступления на юг. В тот день Черчилль снова был в Париже, и Горт получил от военного министра Антони Идена телеграмму, в которой говорилось, что и Рейно и Вейган *«убеждены в том, что план Вейгана все еще осуществим, и что единственная надежда на восстановление положения заключается в осуществлении этого плана. Вейган сообщает, что 7-я французская армия успешно продвигается и освободила Перонн, Альбер и Амьен»*.

В донесении Горта скромно сказано: «Впоследствии выяснилось, что эти сведения были неточными». Если же называть вещи своими именами, это была беспардонная ложь: никакого сколько-нибудь значительного продвижения не было, и не был освобожден ни один город. Но, основываясь на этих заверениях, Горт продолжал планировать последующий удар на юг, который, как теперь надеялись, можно будет начать 26 мая силами пяти дивизий и остатками французского кавалерийского корпуса. В то же время он продолжал укреплять оборону на рубеже канала, приказав перебросить туда 2-ю и 44-ю дивизии, высвободившиеся после общего отхода на старые пограничные позиции. Командовать войсками на рубеже канала был назначен генерал Иствуд. Его назначение положило конец существованию сводных отрядов.

Как ни странно, но Горт подвергся серьезной критике именно за организацию этих отрядов. Правда, это были наспех сколоченные разношерстные группы, включавшие подразделения всех родов войск английской армии. Им придавались противотанковые орудия и артиллерия, находившиеся в соответствующих районах<sup>[30]</sup>. Часто этим отрядам не хватало средств связи, продовольствия, транспорта — всего, кроме мужества. Тем не менее за всем этим, даже за их несуразной организацией, всегда стоял ясный план. Горт ощупью, вслепую добираясь до намерений противника, воздвигал на его пути препятствия во всех важнейших пунктах. Принятое Рундшtedтом вечером 23 мая решение о приостановке наступления и

перегруппировке войск — это достижение особых отрядов. Они не были «стройными» воинскими частями, но тем не менее остановили наступление немецких армий на север, и в этом их боевая заслуга. Теперь, с наступлением вечера 24 мая, они перешли в подчинение 3-го корпуса.

Тем временем возникла новая угроза на восточном участке фронта. По обе стороны от Куртре Бок предпринял мощное наступление на бельгийские позиции, и генерал Брук, находившийся на левом фланге английских экспедиционных сил, начал проявлять все большее беспокойство по поводу угрозы своему флангу. Он никогда не был высокого мнения о боевых качествах бельгийской армии. Теперь Брук был уверен, что она находится на грани полного краха, и обратился в штаб, требуя подкреплений.

Попытаемся представить себе, какую форму имели очертания территории, обороняемой армиями северной группировки к утру 25 мая. Лучше всего, пожалуй, сравнить ее с сапогом. Бельгийский берег представлял собой подошву, причем носок упирался в устье Шельды, а пятка лежала у Гравлина. Линия каналов, идущая до Валансьенна, напоминала задний край голенища, а рубеж обороны на франко-бельгийской границе, вновь занятый английскими экспедиционными силами, — подъем сапога. Далее от этого места и до носка оборонялась бельгийская армия, все еще сдерживавшая главные силы наступающих войск Бока.

Между Аллюэном на левом фланге английских экспедиционных сил и Гентом было сосредоточено десять немецких пехотных дивизий. Было очевидно, что Бок сосредоточил главные силы против бельгийцев и англичан, а в 7 часов утра поступило донесение, что его войска оттеснили бельгийцев на глубину два с половиной километра на 20-километровом фронте между Мененом и Дессельгемом. Французы были атакованы в районе Денена.

Вследствие такого развития событий полковник Бриджмен, изучавший обстановку на южном участке, был отозван в штаб для завершения проекта плана эвакуации. Он начал разрабатывать план вечером 21 мая, когда в распоряжении союзников еще были порты Ла-Манша от Булони до Зебрюгге; закончил же его, когда доступная береговая линия сократилась до размеров участка между Гравлином и Ньюпортом.

На западном участке фронта было сравнительно спокойно, хотя противник все еще прибегал к булавочным уколам с плацдармов, захваченных им за каналом. 2-я дивизия заняла позиции правее французов, 44-я занимала оборону между лесом Клермаре и Эром, а 48-я перебрасывалась, чтобы составить гарнизоны Касселя, Азбрука и Ворму.

Рано утром Брук снова потребовал от штаба подкреплений. Известия, полученные в течение ночи, еще больше усилили его опасения за левый фланг. Весьма вероятно, что он переоценивал возможные темпы наступления армии Бока. Необходимо напомнить, что существовала значительная разница в расчетах скорости продвижения для моторизованных дивизий армии Рундштедта и для немоторизованных соединений Бока. Не подлежит также сомнению, что Брук никогда ясно не представлял себе положение на западном участке фронта и характер угрозы со стороны танковых войск противника. Хотя Рундштедт 23-го отдал приказ о приостановке наступления и Гитлер на следующее утро его подтвердил, немецкое главное командование не хуже Горта понимало, что с плацдарма у Сент-Омера открывался прямой путь в тыл армий Севера, проходивший по возвышенностям и позволявший немецким танкам миновать опасный район каналов и затоплений.

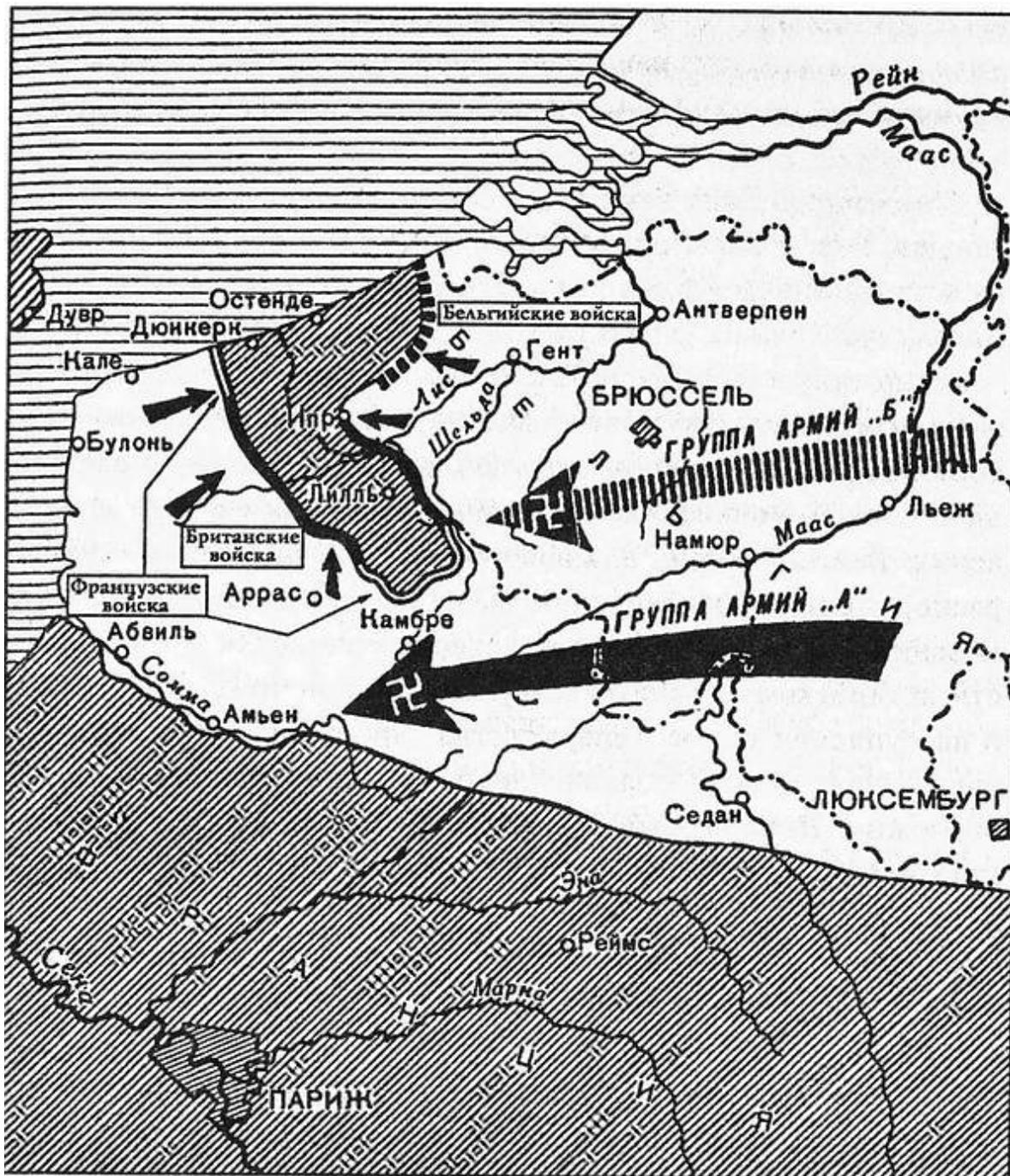
И действительно, утром 25-го германское главное командование отдало приказ о возобновлении наступления танковых сил в этом направлении. Рундштедт, используя предоставленное ему Гитлером право решать вопрос по своему усмотрению, отказался выполнить этот приказ. Но в английском штабе об этом, разумеется, не знали, и Горту пришлось, наряду с подготовкой к наступлению на юг, сосредоточить внимание на более вероятной угрозе. Брук получил единственный резерв, остававшийся в руках штаба, — пехотную бригаду и два пулеметных батальона.

Утром, в начале восьмого, прибыл Джон Дилл. Горт просил его приехать и лично ознакомиться с обстановкой, сложившейся в этом районе. С первых же слов стало ясно, что даже в этот момент в Лондоне не имели ясного представления об обстановке, и Дилл намекнул, что там недовольны руководством Горта. По-видимому, Дилл быстро убедился в критическом характере обстановки. По окончании беседы он доложил премьер-министру:

*«Нельзя отрицать серьезность обстановки на северном участке. Английские экспедиционные силы удерживают сейчас фронт протяженностью в 139 километров семью дивизиями... две английские дивизии находятся в резерве и готовятся к нанесению удара совместно с французами вечером 26-го. Немцы вошли в соприкосновение с войсками союзников по всему фронту и, как сообщают, вчера вечером прорвали фронт бельгийцев северо-восточнее Куртре. При сложившихся обстоятельствах упомянутый выше удар не может иметь большого значения».*

После этого Дилл встретился с Бланшаром, а затем вернулся в Лондон. Горт стоял перед возможностью краха бельгийской армии на восточном участке фронта и вероятностью скорого возобновления наступления немецких танковых войск на западном участке.

День тянулся долго. В Премеске, в небольшом деревенском доме, где размещался штаб английских экспедиционных сил, Горт находился в одиночестве. Он испытывал острую внутреннюю борьбу. Воспитание и традиции внушили ему дух повиновения. Вейган, Жорж, Бланшар — каждый по-своему отдавали распоряжения о наступлении на юг. Однако кроме духа повиновения Гортом владело и чувство преданности — преданности английскому правительству. Но Лондон тоже отдал приказ о наступлении на юг. Теперь, когда субботний день клонился к концу, Горт пришел к заключению, что наступление больше невозможно. Неумолимый ход времени привел к такому положению, когда нужно было мобилизовать все ресурсы для спасения армии (схема 6).



*Схема 6. Линия фронта к исходу дня 25 мая*

Он долго молча глядел на карту. Около 18.00 он вышел из комнаты и направился в кабинет Паунелла. Без всякого вступления он сказал:

— Генри, у меня такое предчувствие, что надо отозвать с южного участка пятую и пятидесятую дивизии и направить их к Бруку, на левый фланг.

Паунелл ответил:

— Вы понимаете, сэр, что это противоречит всем полученным нами распоряжениям. Если мы снимем эти две дивизии, первая французская армия вряд ли сможет наступать без поддержки англичан...

Горт с минуту обдумывал слова своего начальника штаба и ответил:

— Да, я это хорошо знаю. Но все равно надо сделать так. Таким образом было принято одно из важнейших решений в этой войне. Официальная история так описывает это событие:

*«В 18.00 лорд Горт уже принял свое самое важное за всю кампанию решение. Не ожидая санкции французского командующего, он приказал 5-й и 50-й дивизиям прекратить подготовку к наступлению в южном направлении, назначенному на 26-е, и немедленно двинуться к угрожающему разрыву между английской и бельгийской армиями. Тем самым он спас английские экспедиционные силы»<sup>[31]</sup>.*

Это решение является вершиной полководческой деятельности Горты и одним из важнейших моментов кампании. Через полчаса после принятия решения поступила телеграмма от миссии Надхэма при бельгийском штабе, в которой сообщалось, что в 17.00 немцы прорвали фронт между Гелювом и рекой Лис. Бельгийцы израсходовали последние резервы и не в состоянии закрыть образовавшуюся брешь.

## **ГЛАВА ПЯТАЯ. НЕДЕЛЯ ПЕРЕД ОПЕРАЦИЕЙ «ДИНАМО»**

Блокированием Антверпена и Флиссингена был завершен первый этап морских операций, необходимость которых была вызвана нападением на Бельгию и Голландию. Три последующих дня прошли сравнительно спокойно. Выдвинутый в эти дни французский план эвакуации 350 тысяч гражданских беженцев из Остенде и Зебрюгге едва успел выйти из стадии разработки.

19 мая обстановка стала проясняться. В этот день, как уже было сказано выше, генерал Паунелл сообщил в Лондон начальнику оперативного управления точку зрения Горта на необходимость эвакуации. В министерстве обороны тотчас же было созвано совещание, на котором присутствовал адмирал Рамсей. Председательствовал генерал Ридл-Уэбстер, а главным вопросом повестки дня было обсуждение проблемы организации новых путей снабжения.

На основе детального изучения обстановки было принято решение: оставив за адмиралом Рамсеем право определять фактические порты назначения судов, вместе с тем максимально использовать Кале и Булонь, поскольку обеспечить прикрытие с воздуха Дюнкерка было труднее. Совещание обсудило различные альтернативные способы снабжения — например, доставку грузов на баржах в Гравлин, Этабль и другие небольшие порты. Кроме того, совещание обсудило проблему эвакуации личного состава. При этом были рассмотрены три вопроса: первый — постепенная эвакуация личного состава, не нужного больше английским экспедиционным силам в связи с изменившейся обстановкой, в количестве 2 тысяч человек в день, начиная с 20 мая; второй — возможность срочной эвакуации личного состава баз, госпиталей и т.п., в общей сложности около 15 тысяч человек, начиная с ночи на 22 мая; и третий — «экстренная эвакуация крупных контингентов войск» — последнее считалось маловероятным.

Было решено использовать для этой цели коммерческие суда, и министерству судоходства было поручено провести необходимые мероприятия. Руководство этими операциями было полностью

возложено на адмирала Рамсея, которому было поручено изучить вопрос о количестве судов, могущих действовать из имеющихся французских портов, и установить, можно ли в случае крайней необходимости использовать дополнительные пункты погрузки для малых судов. Военное министерство и министерство военного транспорта должны были направить своих офицеров связи в штаб Рамсея в Дувре.

Одновременно 19 мая генерал Гамелен направил адмиралу Дарлану телеграмму следующего содержания:

*«Хотя обстановка не требует немедленного принятия таких мер, было бы предусмотрительно сразу же приступить к сбору транспортов для эвакуации некоторых частей, хотя и невозможно заранее установить количество необходимых судов и порты погрузки».*

Таким образом, распоряжения английскому и французскому флотам были отданы одновременно и в совершенно аналогичных выражениях. Дарлан, во исполнение первой части этой директивы, приступил к планированию операции по снабжению северных французских армий с использованием запасов, накопленных в Бресте, Шербуре и Руане для Норвежской кампании.

Оставалось разработать «чисто военную» сторону операции. На первый взгляд она казалась очень простой. Задача состояла главным образом в прикрытии флангов зоны движения судов, которая, грубо говоря, представляла собой четырехугольник, ограниченный с юго-запада узкой частью Дуврского пролива, а с северо-востока — линией, соединяющей Ньивпорт с устьем Темзы.

Что касается юго-западной стороны, то о ней достаточно сказать всего несколько слов. Отсюда нельзя было ожидать сколько-нибудь серьезных атак. Хотя немцы захватили побережье от Кале и Булони до самого устья Соммы, они не могли успеть перебросить в порты Ла-Манша даже торпедные катера, а темп прорыва в целом был настолько велик, что едва ли можно было провести через Ла-Манш достаточное количество подводных лодок, чтобы пытаться наносить удары с запада. Но северо-восточная сторона зоны перевозок была чрезвычайно уязвима. Дуврский военно-морской район не был больше отделен 300 милями нейтрального побережья от морских баз противника. Было известно, что немецкие подводные лодки используют порт Флиссинген в устье Шельды<sup>[32]</sup>. Между Дуврским военно-морским районом и

базами противника лежала только узкая полоска бельгийского побережья.

Для того чтобы объективно взвесить возможности сторон, необходимо рассмотреть общую обстановку на море в последнюю неделю мая. Англия имела большой военный флот, Германия — значительно меньший. Исходя из этого, можно было бы утверждать, что никакой проблемы не существовало, но склонность к чрезмерному упрощению таит в себе опасности. По ряду причин Дюнкерк никоим образом не мог стать ареной для применения крупных кораблей любой из сторон. Мели вдоль французского и бельгийского побережья исключали возможность использования крупных кораблей, но очень большое значение имела угроза с воздуха. В 1940 году уже считалось, что крупные корабли не могут подходить к вражеской территории на дистанцию артиллерийского огня. Вместе с тем извилистые фарватеры, расположение мелей, замешательство, вызванное применением авиации, — все это делало четырехугольник, в пределах которого проводилась эвакуация, раем для немецких быстроходных кораблей. Используя эскадренные миноносцы, торпедные катера и в меньшей степени подводные лодки, немцы могли сделать эвакуацию не только рискованной, но и невозможной.

Поскольку операция проводилась малыми кораблями, рассматривать вопрос надо с точки зрения их возможностей. К началу войны английский флот имел 202 эсминца, но это число уже значительно уменьшилось в результате обычных боевых потерь. Из оставшихся годных к службе боевых кораблей значительное количество находилось в 1500 милях к северу, где они были заняты в сложном, завершающем этапе Норвежской операции. Но эскадренные миноносцы были заняты не только в Норвегии. Положение в Средиземном море уже начинало вызывать тревогу. Несколько эсминцев, находившихся в южных водах, нельзя было отрывать от их баз. Кроме дальнего севера и дальнего юга эсминцы были также задействованы в битве за Атлантику.

И все же, несмотря на эти три важные задачи, адмиралтейству как-то удалось изыскать сорок эсминцев для участия в прикрытии Дюнкеркской операции и в эвакуации войск. Это было одно из крупных достижений в использовании эсминцев в этой кампании. И то, что это

было сделано в обстановке угрожающе быстрого роста потерь, требовало от адмиралтейства немалого мужества.

\* \* \*

В понедельник 20 мая адмирал Рамсей созвал в Дувре совещание для выработки конкретных мер, которых требовала быстро меняющаяся обстановка. На повестке дня совещания (настолько изменилось положение за сутки, прошедшие после предыдущего совещания) стоял вопрос: «Экстренная эвакуация крупных контингентов войск через Ла-Манш». На этом совещании (которое на следующий день было продолжено в военном министерстве) было решено, что в случае если экстренная эвакуация станет необходимой, проводить ее из трех французских портов: Кале, Булони и Дюнкерка<sup>[33]</sup>. Пропускная способность каждого порта «с учетом умеренного противодействия» противника была определена в 10 тысяч человек в сутки. Был подготовлен перечень имеющихся в наличии судов. Офицерам службы морских перевозок в Харидже, Лондоне, Ньюхейвене, Саутгемптоне, Пуле и Уэймуте были даны указания взять на учет все малые суда грузоподъемностью до 1000 тонн, включая колесные пароходы и прогулочные суда, и сообщить необходимые данные вице-адмиралу Рамсею в Дувр. Операция по эвакуации войск получила кодовое наименование «Динамо».

К концу первого дня работы штаба стали известны предварительные результаты контрудара под Аррасом: немецкие танковые дивизии, наступавшие на Булонь и Кале, были остановлены.

22 мая военное министерство заявило, что до пятницы 24 мая никакого решения об эвакуации не предвидится, что оно не намерено проводить эвакуацию «паническим» образом и рассчитывает, что перевозка будет проходить организованно. Министерство считало, что намеченного количества судов будет достаточно для обеспечения всех потребностей. Однако во второй половине дня 22 мая немецкие танковые силы снова ринулись вперед. К утру 23-го из окон кабинета Рамсея в Дувре можно было видеть разрывы снарядов 2-й танковой дивизии, наступающей на Булонь. В ярком свете дня берег Франции отчетливо просматривался с английского берега, и в Дувре видели, как впервые начал рушиться план эвакуации.

\* \*\*

Быстрое продвижение немецких танковых сил потребовало решительных мер. Тыловой эшелон штаба английских экспедиционных сил уже отправил все подразделения, не требующиеся непосредственно для боевых действий, в Вимрё, около Булони, и генерал-лейтенант Дуглас Браунригг получил указание от Горта как можно скорее вывести все «лишние рты» из Булони, Кале и Дюнкерка. Это выражение требует некоторого пояснения.

Позади английских экспедиционных сил, располагавшихся в течение первых девяти месяцев войны вдоль франко-бельгийской границы, вырос огромный «хвост» из небоевых элементов, какой обычно тянется за всякой современной армией. Он был гораздо больше, чем требовалось для самих экспедиционных сил, ибо правительство рассматривало их лишь как ядро огромных вооруженных сил, которые будут развернуты после введения воинской повинности. Поэтому в тылу были сосредоточены административные и хозяйственные учреждения, склады, учебные и опытные части, предназначенные для приема пополнений из Англии, после того как широкая программа боевой подготовки, вступившая в действие в начале войны, начнет наконец приносить плоды. Многие из этих частей были укомплектованы нестроевыми, очень много было необученных и невооруженных людей. Те части, которые находились ближе к фронту, были привлечены для формирования сводных отрядов на линии каналов, а остальные только поглощали все уменьшающиеся запасы продовольствия и служили мишенью для немцев. Это и были «лишние рты», и при планировании операции «Динамо» надо было считаться с фактом их существования и обеспечить суда для их перевозки.

Рассматривая проблемы, стоявшие перед командованием при окончательном планировании операции «Динамо», следует иметь представление о событиях, происшедших за последнюю неделю. В самом конце предыдущей недели подвергся атаке с воздуха «Вестминстер» — старый английский эскадренный миноносец, переоборудованный для эскортных целей<sup>[34]</sup>. 19 мая дуврский спасательный буксир «Леди Брэсси» получил приказ следовать в Дюнкерк и отбуксировать пострадавший корабль в один из английских портов. Капитан буксира Блэкмор в тот же вечер доложил, что на рейде у Кале стоит на якоре плавучий маяк Уэст-Хиндер. Это весьма знаменательно: маяки уже были в движении. В ту ночь с буксира «Леди

Брэсси», стоявшего на якоре у Гравлина, было видно, как самолеты противника наносили удары по Дюнкерку и Кале, в результате чего возникли большие пожары. В тот же день в другом пункте побережья, между Ньивпортом и Остенде, английский корабль «Уитли», находившийся в оперативном подчинении французов, был серьезно поврежден бомбами и был вынужден выброситься на берег<sup>[35]</sup>.

В понедельник 20 мая на рассвете буксир «Леди Брэсси» направился в Дюнкерк и подвергся удару с воздуха недалеко от порта. Около 9.00 он вошел в порт и взял «Вестминстер» на буксир. В трех милях к северо-западу от Кале команда буксира увидела, как лондонский пароход «Мейвис» подвергся удару с воздуха и был покинут командой. «Мейвис» был одним из первых малых судов, использовавшихся для снабжения английских экспедиционных сил через порты Ла-Манша.

Между тем из-за минирования с воздуха устья Сены серьезно задержалось снабжение французских войск. Первоначально рассчитывали отправить первое судно 20 мая, но конвой вышел только 24-го. Всего было реквизировано 37 грузовых судов и отправлено 11 конвоев. Они понесли тяжелые потери. Только 13 судов в конце концов прибыли в Дюнкерк, причем 5 из них были уничтожены в порту бомбами. Поэтому было решено отказаться от попыток прямого использования грузовых судов, поставить их на якорь в Даунсе, близ Дувра, и перегружать запасы на мелкие суда для отправки в Дюнкерк.

Тем временем в самом Дюнкерке предпринимались вспомогательные меры. 20 мая, после серьезных потерь, нанесенных немецкой авиацией, адмирал Абриаль решил вывести из порта все крупные французские суда. Первая группа судов вышла из порта беспрепятственно. Со следующим приливом предполагалось вывести 25-тысячетонный танкер «Салом», танкер «Нижер», грузовое судно «Павон» и ряд других судов. Суда начали двигаться в полночь и почти сразу же подверглись мощному удару с воздуха. Попытку отбуксировать «Салом» пришлось оставить. «Нижер» был атакован, когда отходил от пирса, а при следующем налете на нем возник пожар. В конце концов он затонул около Гравлина. «Павон», сильно поврежденный, выбросился на берег между Гравлином и Кале<sup>[36]</sup>. Эсминец «Л'Адруа», имевший задачу прикрывать суда, получил прямое

попадание и в безнадежном состоянии выбросился на мель около Мало-ле-Бена<sup>[37]</sup>.

Через два дня эсминец «Ягуар», приближаясь к Дюнкеркскому рейду, был торпедирован (по-видимому, подводной лодкой) и затонул недалеко от порта<sup>[38]</sup>.

Затем вследствие повреждения шлюзовых ворот ряд бассейнов подвергся действию приливов, и адмирал Абриаль приказал эвакуировать и малые суда.

Таким образом, снабжение английских экспедиционных сил в соответствии с новым планом протекало в чрезвычайно трудных условиях и в обстановке весьма реальной опасности. Обстрел моторного бота «Соуделити» орудиями, установленными вблизи Кале, знаменовал появление нового фактора, которому суждено было оказать серьезное влияние на перевозки в целом. Немцы установили батареи — сначала легких полевых орудий, а после прибытия необходимого оборудования — тяжелых орудий на высотах около Кале, откуда они контролировали ближайшие подходы к Дюнкеркскому рейду.

\*\*\*

Хотя снабжение имело первостепенное значение, но проблема эвакуации раненых в этот период была, пожалуй, не менее важной и трудной. Заранее разработанная система эвакуации с изменением обстановки была нарушена. Импровизированные госпитали, созданные на северном участке взамен отрезанных 20 мая от армии, подвергались все большей опасности: надо было теперь эвакуировать не только раненых, но и личный состав этих госпиталей.

Масштаб воздушных налетов противника быстро увеличивался. Около Кале, где все еще мужественно держалась 30-я бригада, в результате налета авиации английский флот потерял эсминец «Уэссекс», обстреливавший позиции противника<sup>[39]</sup>. Во время того же налета прямым попаданием была разрушена носовая часть польского эсминца «Бужа». За двое суток четыре эсминца было уничтожено и шесть выведено из строя. Все эти потери в совокупности оказали огромное влияние на возможность эвакуации, но планировать операцию «Динамо» продолжали с неослабевающим рвением.

Однако сверх всего возникло новое осложнение. Пытаясь как-то выправить отчаянное положение, сложившееся на всем фландрском фронте, военное министерство по просьбе Горта приняло решение

бросить в бой 1-ю канадскую дивизию. Поскольку главной целью этого решения было усиление измотанных частей английских экспедиционных сил, дивизию можно было перебросить только через порты, где уже шла напряженная деятельность. 24 мая передовые части дивизии погрузились на суда. В последний момент, когда часть солдат уже была посажена на суда, решение об отправке дивизии было отменено. Было признано, что восстановить положение, бросив в бой свежую дивизию, не удастся и что эвакуация теперь неизбежна, а в этих условиях лишние 15 тысяч человек лишь усилили бы замешательство и внесли беспорядок на маршрутах движения отходящей армии. Части, уже погрузившиеся на суда, вернулись на берег.

\* \* \*

Тем, кто не был очевидцем событий, трудно представить себе картину Дуврского порта в то время и в последующие дни. Дуврский порт обширен, но его причалы невелики и, за исключением причалов Адмиралтейской гавани, не приспособлены для напряженной работы. Порт был предназначен больше для стоянки старого ламаншского флота, чем для интенсивных погрузочно-разгрузочных работ. В Адмиралтейской гавани было восемь причалов, предназначенных для курсирующих через Ла-Манш пароходов. В самые напряженные моменты у этих восьми причалов скапливалось шестнадцать, восемнадцать и даже двадцать судов. Они швартовались друг к другу по два-три судна, и вследствие трудности разворота (во время отлива между пирсом принца Уэльского и Адмиралтейским пирсом из воды выступает гряда камней и мелей) почти все суда приходилось отводить буксирами, причем с максимальной поспешностью. Суда подходили к пирсу, как можно скорее высаживали измотанных солдат на берег и снова уходили, чтобы, пополнив запас топлива, вернуться на противоположный берег. В главной гавани было от сорока до пятидесяти швартовых бочек. Они были постоянно заняты судами, принимающими грузы, устраняющими мелкие повреждения и очень редко остановившимися для длительной стоянки.

Положение в Дюнкерке было еще более сложным. В результате непрерывных ударов авиации противника была разрушена водопроводная станция и главные магистрали водоснабжения. Остались только колодцы, но вода в них, просачивающаяся с затопляемых участков местности, была солоноватая. Срочно из Англии

была затребована вода, и вскоре оттуда были отправлены водолеи «Голдиф» и «Клод».

Такова лишь неполная картина обстановки за неделю, предшествовавшую эвакуации главных сил. Первоначальные наметки плана снабжения и эвакуации были нарушены в результате быстрого продвижения немецких войск. Порты Ла-Манша неотвратимо попадали в руки противника. В тот день, когда началась операция «Динамо», оставалась последняя надежда на Дюнкерк и прилегающее к нему побережье, простиравшееся на 40 километров от Гравлина до Ньюпорта. На плоском, ровном побережье, лишенном местных предметов, кроме маленьких приморских дач, не было ни пирсов, ни портовых сооружений. От пологого песчаного берега было далеко до глубокой воды, и он был совершенно не защищен от северных ветров.

За прошедшую неделю союзное командование получило жестокий урок, убедившись в эффективности немецких воздушных налетов. У него на глазах портовые сооружения, на которые рассчитывали на первых стадиях планирования, исчезали одно за другим в пламени пожаров. Теперь на командование ложилась новая ответственность — обеспечивать снабжение Дюнкерка морским путем, и оно убедилось, что даже путь подхода к Дюнкерку — главный фарватер — находится уже под артиллерийским огнем противника. За неделю боев все эсминцы, базировавшиеся на Дувр, были потоплены или повреждены; немалые потери понес и французский флот.

Во второй половине дня 26 мая, когда военный министр сообщил Горту о решении английского правительства приступить к эвакуации, каждый солдат и матрос понимал, насколько мрачной была обстановка.

## ГЛАВА ШЕСТАЯ. БУЛОНЬ И КАЛЕ

Неделя, предшествовавшая операции «Динамо», включала еще один этап боевых действий, который необходимо рассмотреть, чтобы получить правильное представление об обстановке, в которой протекала эвакуация главных сил. Оборона портов Ла-Манша вошла в историю как один из героических подвигов английской армии. Но она имеет еще и другое значение: она послужила прообразом Дюнкерка, прообразом как успехов, так и неудач. Для того чтобы должным образом рассмотреть этот этап операции, необходимо немного вернуться назад.

Около полуночи 22 мая головной батальон 2-й немецкой танковой дивизии прошел через деревню Нуайель, расположенную в болотистом устье Соммы, и вышел к морю. К этому моменту ни Гудериан, командовавший тремя танковыми дивизиями первого эшелона, ни Клейст, осуществлявший общее руководство танковыми войсками, не получили никаких указаний относительно дальнейшего хода операции. Гудериан буквально не имел понятия, следует ли ему повернуть свои танки на север или на юг. 21-го было решено повернуть на север, но под влиянием контрудара Франклина на Аррас был отдан приказ о приостановке наступления, из-за чего передовые части корпуса Гудериана потеряли целые сутки. К моменту, когда Гудериан получил наконец указание продолжать движение к портам Ла-Манша, боевая мощь его войск уже уменьшилась почти наполовину. План Гудериана был чрезвычайно прост: 2-я танковая дивизия наступает через Самер на Булонь, 1-я дивизия — через Девр на Кале, а 10-я наносит удар через Эден и Сент-Омер на Дюнкерк. Но командование после Арраса стало проявлять осторожность и вывело 10-ю танковую дивизию в резерв танковой группы, а некоторые части двух других дивизий были оставлены для обеспечения плацдармов на Сомме.

Морской начальник, на которого была возложена оборона Булони, поддался влиянию старших офицеров, прибывших в город после боев у Эдена. Не сумев связаться с адмиралом Абриалем, он приказал 21 мая эвакуировать порт. Однако его подчиненному, офицеру береговой

артиллерии, удалось установить связь с Дюнкерком, и этому офицеру было приказано «оказывать сопротивление противнику столько времени, сколько понадобится». 22 мая командование обороной города принял капитан 3-го ранга Анри Номи, а затем туда прибыл генерал Ланкетто с остатками 21-й пехотной дивизии. Однако численность боевых частей оставалась небольшой.

Англичане реагировали на возникшую угрозу медленно и, если учесть требования обстановки, недостаточно решительно. Утром 21 мая 20-я гвардейская бригада, проходившая обучение в Камберли, получила распоряжение прибыть в Дувр. Через двадцать четыре часа она была переброшена в Булонь на пароходах «Биарриц» и «Куин оф Чэннел», эскортируемых эсминцами «Уитсхед» и «Вимьера», имея с собой бригадную противотанковую роту и батарею 69-го противотанкового полка.

Высадка протекала не без трудностей. Конвой прибыл во время самой малой воды, и «Уитсхед», шедший впереди транспортов, пришвартовался к набережной Шанзи только с помощью буксира. Причалы были загромождены всевозможными материалами и брошенными автомобилями; все грузовые операции прекратились. Вдобавок район порта был забит толпами беженцев, отставшими солдатами из тыловых частей, подразделениями бельгийских и французских войск. Не было никакой дисциплины. С огромным трудом экипажам эсминцев удалось очистить место и организовать выгрузочные команды. Тут прибыли госпитальные обозы, забившие причалы, но их оттеснили назад, чтобы разобраться с ними позднее. Постепенно порядок был восстановлен, бригада со всем своим имуществом высадилась на берег, а транспорты и эсминцы вышли из порта, до отказа забитые ранеными, беженцами и потерявшими свои части солдатами.

2-я немецкая танковая дивизия все еще стояла на реке Канш. В полдень она двинулась вперед. Запись в немецком журнале боевых действий гласит: *«...командир корпуса в полдень направил 2-ю танковую дивизию на Булонь, не ожидая распоряжения из штаба группы Клейста. В результате дивизии удалось прорваться в город».*

В 17.00 часов немцы перешли в атаку. Передышка дала возможность Уэльскому гвардейскому полку отрыть окопы на два

батальона и создать неглубокие оборонительные позиции. Атака была отражена.

На рассвете 23-го немцы атаковали снова. Эсминцы Дуврского командования «Вайми», «Уайлд Суон» и «Кейт», несмотря на воздушные налеты противника, вели огонь с рейда по обнаруживаемым целям. В ярком утреннем свете были отчетливо видны немецкие танки, орудия, моторизованные колонны.

Адмирал Абриаль сосредоточил невдалеке от порта два тяжелых и восемь легких французских эсминцев под командованием капитана 1-го ранга Юрвуа де Порсампарка, находившегося на «Циклоне». Корабли вели огонь по вызову с укрепленной позиции Тур д'Одр, пока перед вечером она не была взята немцами.

«Уитсхед» вместе с другими эсминцами прикрывал передвижение пехотной бригады в Кале. На обратном пути, приближаясь к Дувру, его командир, капитан 3-го ранга Кондер, получил распоряжение «как можно скорее» следовать в Булонь. Когда он прибыл в порт, ему стало ясно, что положение ухудшается с угрожающей быстротой. Форт де-ла-Креш уже был в руках противника, высоты, господствующие над городом, были заняты, и только район, примыкающий к порту, находился еще как будто в безопасности. «Кейт» и «Уитсхед» вошли в порт. В это время совсем рядом затрещали пулеметные очереди. В течение утра «Вайми» успел высадить группы в 200 моряков и солдат морской пехоты для восстановления порядка в районе порта. Войсковой транспорт «Монас Куин» все еще находился в порту, частично загруженный. На причале лежали 72 тяжелораненых. «Уитсхед» взял их на борт и отошел от причала, открыв огонь орудиями главного калибра по пулеметным точкам, расположенным в каких-нибудь ста метрах. Когда он вышел из порта, «Вайми» было приказано войти в порт и пришвартоваться рядом с «Кейтом». «Уитсхед», получив возможность маневрировать, открыл огонь по форту де-ла-Креш и вызвал на нем взрыв. Немного погодя он попал под огонь полевых орудий, но открыл по ним ответный огонь и заставил их замолчать.

День уже клонился к концу. Из Дувра прибыли «Венеция», «Вимьера» и «Веномос», и «Уитсхед» получил распоряжение с «Кейта», все еще стоявшего у причала, возвращаться в Англию и выгрузить раненых. Ложась на обратный курс, «Уитсхед» перехватил радиogramму

с распоряжением немедленно приступить к эвакуации. Это было в 17.30.

Было решено, чтобы одновременно швартовались только два эсминца. «Кейт» и «Вайми», уже стоявшие рядом, начали принимать на борт войска. В это время с севера налетела большая группа немецких самолетов. Стоящие у причала эсминцы ждали, когда начнут падать бомбы, а солдаты укрылись кто где сумел, на разбитом причале, но в это время появилась группа «спитфайров», они ринулись в атаку. С кораблей было видно, как падали объятые пламенем бомбардировщики противника. Но тут с другого направления появилась вторая волна — около 60 немецких пикирующих бомбардировщиков, которые нанесли удар по порту и стоящим поблизости кораблям. Одновременно с суши начался общий штурм города. По двум эсминцам, стоявшим в порту, был открыт минометный и пулеметный огонь; одна мина разорвалась на баке «Кейта». Треск пулеметов, разрывы мин, свист падающих бомб и грохот взрывов превратили порт в ад. Благодаря удивительно счастливому стечению обстоятельств ни одна бомба не попала в корабль, и лишь одна бомба разорвалась на причале в трех метрах от «Кейта». Его командир, капитан 1-го ранга Симпсон, был убит еще вначале при пулеметном обстреле, командир «Вайми» капитан-лейтенант Дональд был смертельно ранен, многие другие офицеры и матросы были убиты или тяжело ранены.

Тем временем мощному удару с воздуха подверглись и корабли, вышедшие из порта. Одна бомба разорвалась вблизи «Уитсхеда», причем был убит командир артиллерийской боевой части. Еще больше пострадали французские корабли. «Ораж» был охвачен пламенем и затонул, уцелевшие люди были подобраны. Второй эсминец «Фрондер» был сильно поврежден<sup>[40]</sup>.

Налет окончился так же внезапно, как и начался. Со стороны моря было ясно видно, что порту нанесен огромный ущерб, и «Уитсхед» тут же поспешил к берегу, чтобы выяснить, не требуется ли помощь. Когда он приблизился, показался «Вайми», вышедший из порта кормой вперед: корабль, по-видимому, горел. За ним следовал «Кейт», непрерывно ведя огонь по целям, расположенным севернее города. После гибели командира «Кейта», который был одновременно командиром соединения эсминцев, командование принял командир «Уитсхеда». Он послал радиограмму в Дувр с просьбой об авиационной

поддержке, так как, по его мнению, продолжать эвакуацию без истребительного прикрытия было невозможно. Через пятьдесят минут над головой появились «спитфайры». Командир «Уитсхеда» сразу же передал в Дувр: «Вхожу в порт».

Опять была малая вода. «Уитсхед» и «Вимьера» с большим трудом прошли входные фарватеры. Входя в порт, «Уитсхед» открыл огонь по пулеметным гнездам и другим целям. Капитан 3-го ранга Кондер решил, что теперь представилась возможность вывести Уэльский гвардейский полк из роши по другую сторону порта, и дал ему приказ отходить. Взяв на борт более 500 солдат, «Уитсхед» отошел от причала. За ним следовала «Вимьера», имевшая на борту 550 солдат, не считая подрывной команды и ранее принятых раненых. Когда корабли вышли из порта, туда вошли «Уайлд Суон» и «Веномос».

Поскольку времени оставалось в обрез, было решено ввести в действие третий эсминец. Два шедших впереди корабля вошли в порт, не встретив сопротивления, но когда в сумерках к волноломам подошла «Венеция», с высот севернее города начался интенсивный обстрел входа в порт. Вероятно, немцы надеялись потопить «Венецию» в фарватере и тем самым загородить его, воспретив дальнейшую эвакуацию. Снаряд ударил в платформу одного из орудий, уничтожив весь расчет, а командир корабля капитан-лейтенант де Меллор и все находившиеся на мостике были тяжело ранены. Эсминец с остановившимися машинами сел на мель, но младший лейтенант Джоунз, взявший на себя командование, в конце концов вывел корабль из порта кормой вперед.

«Уайлд Суон», находившийся уже у стенки, открыл огонь кормовыми орудиями, а минуту спустя в городе показались танки противника.

«Веномос», подходя к причалу, попал под сильный огонь. Один из офицеров выскочил на берег и закрепил швартовы. Тут один из гардемаринов заметил отряд мотоциклистов противника, направлявшийся к пристани. Открыв огонь из счетверенной зенитной установки, он рассеял колонну. Огонь не прекращался в течение всей погрузки. К 21.00 оба корабля приняли около тысячи человек. Поскольку уровень воды все еще не позволял взять большой груз, они отдали швартовы. При выходе из порта у «Веномоса» заело рулевое устройство, но, действуя машинами, его удалось вывести. «Уайлд

Суон» сел на мель, но смог сняться, и оба корабля с присоединившейся к ним поврежденной «Венецией» вернулись в Дувр.

В Булони на берегу еще оставались войска. Адмирал Рамсей приказал кораблю «Виндзор», действовавшему в районе Кале, следовать в Булонь, и около 22.30 он вошел в порт, пришвартовался у набережной Шанзи и подобрал 600 солдат и 30 раненых.

Теперь у Дуврского командования оставались только два неповрежденных эсминца — «Вимьера» и «Уэссекс». Им тоже было приказано следовать в Булонь, но «Уэссекс» был потом направлен в Кале, и «Вимьера» отправилась одна. В полной тишине корабль подошел к порту. Всякая попытка достигнуть внутренней гавани казалась его командиру капитан-лейтенанту Хиксу самоубийственной, и корабль пришвартовался у внешнего мола. Долгое время он стоял у причала все в той же полной тишине. На оклики никто не отзывался. Экипажу казалось, что порт капитулировал, и корабль был готов отойти от причала, как вдруг из-за портового здания хлынула беспорядочная толпа гражданских беженцев, французских и бельгийских солдат. Почти в то же время на борт поднялся офицер гвардейского полка, который сообщил, что на берегу осталось еще около тысячи солдат. К 2.45 «Вимьера» взяла на борт 1400 человек<sup>[41]</sup>. Свободным оставалось только место вокруг орудий. Перегруженный сверх всякой меры корабль отошел от причала и взял курс на английский порт. Когда он миновал волноломы, на мол обрушился мощный артиллерийский огонь, а город подвергся удару бомбардировщиков.

В течение всего следующего дня французы продолжали оказывать сопротивление в отдаленных от порта районах, и поддерживавшие их огнем французские эсминцы опять серьезно пострадали. «Фуже» получил тяжелые повреждения. «Шакал» получил прямое попадание и стоял с остановившимися машинами в безнадежном положении под огнем немецких батарей, пока экипаж спускался на воду<sup>[42]</sup>. Часть спасшихся людей под командованием капитан-лейтенанта Дюкуана достигла берега в районе мыса Гри-Не и приняла участие в обороне небольшой укрепленной позиции, пока ее не сдали 25 мая<sup>[43]</sup>.

Под влиянием этих потерь адмирал Абриаль отозвал оставшиеся эсминцы, но генерал Ланкетто с горсткой солдат продолжал сопротивляться до утра 25-го, когда ему пришлось капитулировать.

Короткая эпопея Булони окончилась.

\*\*\*

История Кале — это история преднамеренного самопожертвования, самопожертвования бригады с целью выиграть время для армии.

Соппротивление французов под Девром позволило получить первую короткую передышку, но к 22 мая 1-я немецкая танковая дивизия подошла к Кале. Во второй половине дня 22-го 10-я танковая дивизия вернулась под командование Гудериана, и он решил сразу же двинуть 1-ю танковую дивизию на север, оставив на время Кале, с задачей переправиться через канал Аа и наступать на Дюнкерк. Эта задача первоначально намечалась для 10-й танковой дивизии. Теперь Гудериан приказал ей сменить 1-ю танковую дивизию перед Кале и предпринять штурм города. Вызванная этой перегруппировкой передышка имела большое значение для союзников.

22 мая, когда немцы вплотную подошли к Булони, малочисленному английскому гарнизону Кале были посланы подкрепления. Территориальный пехотный батальон королевы Виктории первым прибыл в порт и тут же направился перекрыть главные дороги, ведущие в город; у него не было никакого транспорта. Затем прибыл 3-й танковый полк 1-й бронетанковой дивизии, а через некоторое время — его машины. Портовые сооружения были сильно повреждены в результате ударов авиации, а отсутствие обслуживающего персонала порта еще более усугубляло и без того тяжелое положение. Разгрузка началась при помощи судовых кранов и закончилась только на следующий день. Генерал Браунригг, направлявшийся обратно в Дувр, приказал танковому полку прорываться на юго-запад, на соединение с гарнизоном Булони. Задолго до того как полк мог начать движение, прибыл офицер из штаба экспедиционных сил с распоряжением полку двигаться на Сент-Омер и установить связь со штабом. Поскольку полк еще не был готов к выступлению, были высланы вперед легкие танки с задачей разведать дорогу на Сент-Омер. Они обнаружили, что город в огне, и едва ускользнули от частей 6-й танковой дивизии противника.

23-го в Кале в сопровождении эсминцев прибыла 30-я бригада под командованием бригадира Никольсона. Генерал Браунригг тоже направил ее на юго-запад с задачей удержать Булонь. Бригада направлялась на континент именно с этой целью.

Тем временем танковый полк отправил офицера связи обратно в штаб с эскортом легких танков, но они наткнулись на части 1-й немецкой танковой дивизии и были уничтожены. За ними следовал весь полк. Последовала короткая схватка. Вначале полк имел успех, но потом потерял еще двенадцать танков, и стало ясно, что прорваться на Сент-Омер невозможно. Поэтому оставшиеся танки отошли на Кале.

Когда бригадир Никольсон прибыл в Кале, он узнал, что танки понесли тяжелые потери, что противник подошел уже почти к самым окраинам города и что о вылазке на Булонь и на Сент-Омер не может быть и речи. Совместно с французами он приступил к укреплению внешней линии обороны города. В это время пришло третье распоряжение: доставить английским экспедиционным силам 350 тысяч пайков. В распоряжении подчеркивалось, что эта задача «выше всех прочих соображений». Танковый полк выслал одну из своих рот разведать дорогу на Дюнкерк. Она снова наткнулась на подразделения 1-й танковой дивизии. Три танка прорвались назад, остальные были уничтожены. На рассвете 24-го, когда пехота с еще одной ротой танков двинулась вперед, чтобы очистить дорогу, разгорелся бой. К концу боя в танковом полку осталось девять средних и двенадцать легких танков. Артиллерия 10-й немецкой танковой дивизии вела интенсивный огонь по Кале, а на западном участке противник начал атаку.

В течение всего дня 23-го эсминцы патрулировали на рейде и при всякой возможности открывали огонь по расположению противника. 24-го адмирал Рамсей, получивший теперь подкрепления, направил в район Кале корабли «Графтон», «Грейхаунд» и польский эсминец «Бужа». Весь день, подвергаясь сильным атакам с воздуха, они поддерживали войска огнем. В эти дни был потоплен «Уэссекс», а «Бужа» и «Вимьера» получили повреждения.

В два часа ночи 24-го военное министерство сообщило бригадиру Никольсону, что вопрос об эвакуации Кале «в принципе» решен. Учитывая это решение, на корабли, еще не завершившие выгрузку машин и материальной части, были погружены раненые, личный состав службы снабжения и других нестроевых частей, обслуживающий персонал порта, после чего корабли направились в Дувр. С течением дня стал все больше ощущаться недостаток боеприпасов, и из Дувра были направлены эсминцы «Вулфхаунд» и «Верити» с предметами снабжения и с отрядом морской пехоты для охраны порта.

Перед вечером части 10-й немецкой танковой дивизии предприняли сильные атаки со всех трех направлений. Французский командир сдал форт Ньюле, а после того как были выведены из строя орудия береговой обороны, был оставлен и форт Лапен. На южном участке противник прорвал оборону англичан и вышел на окраины города.

Немцы несли большие потери, но продолжали атаковать. Бригадиру Никольсону было ясно, что удерживать прежнюю линию обороны больше невозможно. Из военного министерства поступила еще одна телеграмма, подтверждавшая, что эвакуация состоится, но начнется не ранее семи часов следующего утра. С наступлением темноты Никольсон отвел своих людей на укрепления старой цитадели. Во время отхода он получил сообщение от начальника имперского Генерального штаба, в котором говорилось: генерал Бланшар *«запрещает эвакуацию»*, и это *«означает, что Вы должны подчиниться во имя союзнической солидарности»*. По тону и смыслу послания было видно, что к нему приложил руку сам премьер-министр.

В ту ночь адмирал Сомервилл пересек пролив, чтобы обсудить положение с Никольсоном, и, вернувшись, доложил, что *«если добавить орудий, которые крайне необходимы, Никольсон уверен, что ему удастся продержаться еще некоторое время»*. Однако было решено, что держать в порту корабли нет смысла.

Утром 25 мая немцы, захватившие мэра Кале, под конвоем направили его к англичанам с предложением о капитуляции. Мэр был взят под стражу, а его эскорт отправили обратно.

Все утро продолжался обстрел. Были разрушены водопроводные магистрали, в войсках ощущался острый недостаток воды. Почти все орудия Никольсона вышли из строя, и хотя эсминцы всеми силами старались ему помочь, но без береговых корректировочных групп их поддержка была малоэффективной. В старом городе бушевали пожары, улицы превратились в руины, пыль и едкий дым заволокли позиции обороняющихся. На восточном участке была предпринята вылазка с целью ослабить нажим противника, но она захлебнулась в дюнах. Наконец противник форсировал каналы, и обороняющиеся отступили в район доков<sup>[44]</sup>. Бригадир Никольсон и французский командир<sup>[45]</sup> создали объединенный штаб в старой цитадели. Сюда во второй

половине дня был доставлен немецкий парламентар, потребовавший капитуляции.

Немецкий журнал боевых действий с восхищением приводит ответ Никольсона: «Отвечаю отрицательно, потому что долг английской армии, как и немецкой, — драться».

Тут же возобновились атаки, но к наступлению ночи немцам все еще не удалось сломить сопротивление. Разуверившись в немедленной победе, они прекратили штурм. В полночь из военного министерства поступило последнее обращение:

*«Каждый час вашего сопротивления оказывает огромную помощь английским экспедиционным силам. Правительство решило, что вы должны продолжать сражаться. Восхищены вашей блестящей стойкостью».*

В обстановке общего замешательства все эти радиogramмы не были переданы в Дувр. Адмирал Рамсей не оставлял надежды на спасение хотя бы части гарнизона. В ночь на 25-е он послал в Кале флотилию яхт, траулеров и дрейфтеров в сопровождении нескольких малых кораблей с задачей быть наготове на случай, если в последнюю минуту изменится план эвакуации. Несколько небольших судов вошли в порт и взяли на борт некоторое количество солдат, в большинстве своем раненых. Бельгийский баркас «Семуа» четыре раза входил в порт и каждый раз увозил раненых. Траулер «Конидо» рано утром 26-го вошел в порт, но сел на мель и оставался там до полудня. Уходя из порта, он взял на борт 165 человек, в том числе уцелевших солдат морской пехоты, офицеры которой были убиты или взяты в плен. Всю ночь они, как могли, обороняли свои позиции, испытывая острый недостаток воды, продовольствия и боеприпасов. Утром 26-го, после того как немцы перебросили из Булони артиллерийские подкрепления, возобновился обстрел, еще более мощный, чем прежде. В немецком журнале боевых действий записано:

*«Между 9.00 и 10.00 наносились удары с воздуха в сочетании с артиллерийским огнем по цитадели Кале и пригороду Ле-Барак. Видимых результатов не достигнуто. Бои продолжаются, англичане упорно обороняются».*

В бой вступили пикирующие и обычные бомбардировщики и истребители. За каждым налетом следовала атака танков и пехоты. Обороняющиеся постепенно оказались оттеснены в северную половину

старого города. Цитадель была окружена и изолирована. Под давлением превосходящих сил противника организованная оборона была сломлена, обороняющиеся были расколоты на отдельные группы, которые все еще продолжали держаться в разрушенных бастионах и в развалинах. В конце дня немцы прорвались в цитадель и взяли в плен бригадира Никольсона со штабом<sup>[46]</sup>. С наступлением сумерек пункты сопротивления пали один за другим. Звуки боя медленно угасали, и вскоре над Кале воцарилась тишина.

В этой тишине в порт вошла яхта «Гюльзар», как раньше вошла в Булонь «Вимьера». В полночь она встала у причала, и команда стала обшаривать руины захваченного противником города в поисках раненых. К часу ночи, то есть через несколько часов после того, как противник овладел городом, она подобрала с конца волнолома пятьдесят человек. На этом закончилась история обороны Кале.

В своей книге «Panzer Leader» генерал Гудериан писал:

*«Как командующий, осуществлявший руководство на месте событий, я могу определенно заявить, что героическая оборона Кале, хотя и заслуживает высшей похвалы, все же не оказала никакого влияния на ход событий в районе Дюнкерка».*

Правильно ли утверждение Гудериана? Оно кажется по меньшей мере неосновательным. Если бы Кале пал раньше, если бы союзники не стали оборонять ни Кале, ни Булонь, обстановка, пожалуй, сложилась бы по-иному. Когда 23 мая танки противника были остановлены, 1-я немецкая танковая дивизия фактически уже перешла канал у Ваттена. Если бы не было обороны Булони и Кале, то вместо довольно потрепанной 1-й танковой дивизии на линии канала были бы три танковые дивизии, упоенные победой. Непонятно, почему в таких условиях Гудериан не направился прямо к Дюнкерку — своей заветной цели.

Заявление Гудериана тесно связано с его попыткой возложить вину за неудачу немецкой армии под Дюнкерком на Геринга и люфтваффе. Но есть один непреложный факт, который не могут опровергнуть никакие объяснения: оборона Кале позволила выиграть время, а время было для Горта важнейшим фактором в его руководстве боями на западном участке фронта.

Так в неистовой Булони и в затихшем Кале формировался прообраз Дюнкерка.



## ГЛАВА СЕДЬМАЯ. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 26 МАЯ

В 10.30 утра в воскресенье 26 мая Горту вручили телеграмму от военного министра Антони Идена, которая гласила:

*«...Вся полученная мною информация свидетельствует о том, что французы не сумеют предпринять наступление с рубежа Соммы, достаточно мощное, чтобы сохранились какие-то перспективы для Ваших совместных действий с союзниками на севере. Если это подтвердится, то создается такое положение, при котором решающее значение будет иметь сохранение английских экспедиционных сил. При таких условиях Вам остается лишь единственный путь: пробиваться на запад, где все порты и побережье к востоку от Гравлина будут использованы для погрузки. Военно-морские силы предоставят корабли и малые суда, а военно-воздушные силы обеспечат полную поддержку с воздуха. Поскольку отход может начаться очень скоро, необходимо срочно подготовить предварительные планы...»*

Наступил момент для принятия решения. В ответной телеграмме Горт сообщал:

*«Я не должен скрывать от Вас, что даже при самых благоприятных обстоятельствах большая часть английских экспедиционных сил и их вооружения неизбежно будет потеряна».*

Каково же было положение в это утро?

Принятое Гортом накануне вечером решение отказаться от удара на юг вызвало целый ряд изменений, имевших решающее значение для спасения английских экспедиционных сил. Когда он читал телеграмму Идена, обстановка характеризовалась тремя главными факторами.

Во-первых, продолжалось напряженное затишье на западном участке фронта. Горт уже полностью использовал его для выравнивания и укрепления слабой линии обороны на этом участке.

Во-вторых, он достиг соглашения с генералом Бланшаром о порядке отхода на реку Лис, в результате которого должен был резко сократиться фронт, занимаемый английскими экспедиционными силами и 1-й французской армией. Бланшар и сам уже отбросил всякую

надежду на наступление в южном направлении и в полночь отдал соответствующие распоряжения, но из его выступлений на совещании и из его приказов было ясно, что он все еще верил в возможность удерживать обширный плацдарм, прикрывающий Дюнкерк, с передним краем на реке Лис. «Мы будем удерживать этот плацдарм, — писал он, — не помышляя об отступлении». Вопрос об эвакуации на совещании не поднимался. Горт получил телеграмму Идена по возвращении из штаба Бланшара.

Третий фактор заключался в том, что на восточном участке фронта 5-я дивизия прочно удерживала позиции на левом фланге войск Брука, тем самым обеспечив английским экспедиционным силам чрезвычайно важное преимущество: они получили еще одну передышку.

Поскольку восточному участку фронта, или «сражению на левом фланге», придают столь большое значение, не мешает рассмотреть его в более широком плане. В своей книге «The Turn of the Tide» Артур Брайант<sup>[47]</sup> говорит о том, что английские экспедиционные силы на восточном участке фронта «обороняли французскую границу против главных сил немецких армий, наступавших с северо-востока». Действительно ли это были главные силы немецких армий?

Возглавляемая Бокон группой армий «Б», части которой противостоял 2-й корпус Брука, состояла из 6-й и 18-й армий, насчитывавших в общей сложности шесть корпусов. Танковые дивизии, с которыми Бок начал наступление на Бельгию, после выхода на реку Диль были у него отобраны и переданы Рундштедту<sup>[48]</sup>. На 26 мая группа армий «Б» состояла из пехотных дивизий; они не имели ни механизированных, ни автотранспортных средств и пользовались преимущественно конным транспортом. В принципе это была армия образца 1918 года, с соответствующим темпом продвижения.

Возглавляемая Рундштедтом группа армий «А», часть которой наступала перед 3-м корпусом на западном участке фронта, имела в своем составе 2, 4, 12 и 16-ю армии<sup>[49]</sup> — в общей сложности семнадцать армейских и четыре танковых корпуса. По численности личного состава она превосходила группу армий «Б» более чем втрое — но, что несравненно важнее, она включала всю массу немецких танковых войск. Таким образом, весь потенциал немецкой армии, предназначенный для «блицкрига», был сосредоточен на южном и западном участках фронта.

Однако не все силы обеих групп армий принимали непосредственное участие в боях с союзными армиями северной группировки. Немецкая карта обстановки по состоянию на 24 мая — день начала сражения на восточном участке фронта — показывает, что девять с половиной немецких дивизий находились в соприкосновении с бельгийцами, полторы дивизии располагались против английских позиций по линии старой границы, шесть — против 1-й французской армии, две пехотные и три танковые дивизии — в соприкосновении с английскими войсками на западном участке фронта.

К утру 26 мая Бок произвел некоторую перегруппировку, имевшую большое значение. Три немецкие дивизии подходили к позиции, которую заняла 5-я дивизия Франклина; две дивизии находились в соприкосновении с войсками, расположенными на старой границе, — в общей сложности пять дивизий плюс одна в ближайшем резерве. Однако и Рундштедт произвел важную перегруппировку. Пять танковых, одна моторизованная и три пехотные дивизии находились в соприкосновении с войсками западного участка фронта на линии канала, а две танковые и одна моторизованная дивизии — в ближайшем резерве.

Эти цифры никак не могут подтвердить, что английским экспедиционным силам на восточном участке фронта противостояли «главные силы немецких армий». Тем не менее положение на этом участке было трудным и очень опасным.

Однако у Брука было два неопределимых преимущества. Во-первых, его войска занимали старые позиции на границе, а следовательно, имели прочную основу для расширения фронта влево. К этому надо добавить хорошее знание местности и ее оборонительных возможностей. Впрочем, необходимо пояснить, что оборонительные сооружения в принципе были рассчитаны на гораздо большее количество войск, чем имелось в наличии, — но не было достаточно времени, для того чтобы информировать вновь прибывающие в этот район войска об этих сооружениях. Второе преимущество было еще более ценным: Брук знал планы противника. 25 мая перед фронтом генерала Монтгомери патруль подбил немецкий штабной автомобиль. Находившемуся в нем подполковнику Кинцелю удалось убежать, но он оставил в машине набитый бумагами портфель. Брук, посетивший днем штаб Монтгомери, увидел, что весь состав штаба занимается этими

документами, и взял их в свой штаб, где они были переведены. Документы почти полностью раскрывали группировку немецких войск. Эти данные в то время и впоследствии сослужили неоценимую службу для оценки немецких сил.

Важнейшее значение имел найденный среди документов план наступления 6-й немецкой армии в стык между английскими экспедиционными силами и бельгийскими войсками. Одним словом, план предусматривал ограниченные наступательные действия на участке границы с целью сковать английские экспедиционные силы и нанести главный удар в общем направлении на Ипр силами двух корпусов. На основе полученных данных Брук принял окончательное решение о расположении 5-й дивизии, этими же данными определялись и его последующие шаги.

Теперь проявилось и третье преимущество. Быстрота передвижения 5-й дивизии (осуществлявшегося главным образом при помощи штабных транспортных рот) говорила о том, что Брук имеет превосходство в скорости над пехотой Бока с ее конным транспортом. Этому превосходству предстояло сыграть решающую роль в ходе боев на левом фланге. Именно благодаря этому штаб мог с некоторым оптимизмом оценивать положение на ближайшее будущее.

Однако в этот момент в штаб-квартире Гитлера принимались важные решения. Накануне Браухич<sup>[50]</sup> приказал возобновить наступление на западном участке фронта. Рундштедт, застраховав себя распоряжением Гитлера, предоставлявшим решение этого вопроса на его личное усмотрение, игнорировал приказ Браухича. Теперь Браухича вызвали в ставку Гитлера. Обсуждался вопрос о медленном темпе продвижения армий Бока, и было решено отдать приказ от имени фюрера о «дальнейшем броске танковых групп и пехотных дивизий с запада в направлении Турне — Кассель — Дюнкерк».

Бои на западном участке фронта полностью никогда не прекращались. Несмотря на приказ о приостановке наступления, немцы непрестанно стремились расширить свои плацдармы. К тому же приказ относился не ко всем направлениям западного участка. Южнее Сен-Венана местность была благоприятной для танков, и в тот день были предприняты предварительные действия, которые должны были перерасти в двухсторонний охват, направленный на Кеммел с целью

соединиться с 6-й армией Бока и отрезать английские экспедиционные силы и силы французов от побережья.

С течением дня в районе Сен-Венана и во всей полосе 2-й дивизии разгорелись упорные бои. Была брошена в бой 50-я дивизия, уже переподчиненная Бруку и ожидавшая транспортных средств, и под Карвеном уже втянулась в бой 151-я бригада. Когда Брук после рекогносцировки фланга его войск, где образовался разрыв с бельгийской армией, вернулся в свой штаб, он узнал, что может рассчитывать только на 150-ю бригаду. Ввиду сложившейся на западе обстановки отправки остальных частей дивизии пришлось задержать.

Здесь уместно рассмотреть утверждение Артура Брайанта в его книге «The Turn of the Tide» о том, что *«в то время Брук без всяких распоряжений сверху координировал передвижение как своего корпуса, так и 1-го корпуса, находившегося справа и отходившего за 2-м корпусом»*. 1-й корпус вначале состоял из 1-й, 2-й и 48-й дивизий. Из них 2-я дивизия уже была изъята из корпуса и в то время вела ожесточенные бои против немецких танковых войск на рубеже канала в 30 километрах от позиций Брука. 48-я дивизия тоже была выведена из корпуса и в то время находилась в 40 километрах в противоположном направлении, создавая узлы сопротивления в районах Касселя, Арнека, Ледрингема, Ворму и Берга, где должна была решиться судьба западного участка фронта. На линии границы оставалась только 1-я дивизия. Соседняя с ней 42-я дивизия была временно подчинена 1-му корпусу. Ни одна из этих дивизий в то время не отходила за 2-м корпусом. Ни одна из них фактически не начинала отходить до ночи понедельника, когда начался общий отход в соответствии с планом, изложенным Гортом и приспособленным к требованиям быстро меняющейся обстановки.

В то время как Горт в своем штабе старался оценить новые события, поступила вторая телеграмма от военного министра. Она заканчивалась следующими словами:

*«...У Вас не остается иного выхода, как отступить к побережью... Рейно связывается с генералом Вейганом, и последний, несомненно, тотчас отдаст соответствующие распоряжения. Теперь Вам разрешается немедленно начать отход к побережью совместно с французской и бельгийской армиями»*.

Таким образом, английское правительство приняло решение.

\* \* \*

Во французской ставке генерал Вейган получил радиограмму с изложением содержания приказа генерала Бланшара об отходе на реку Лис. Вейган *«послал за адмиралом Дарланом, чтобы рассмотреть вопрос о погрузке войск на суда»*.

\* \* \*

В 18.57 26 мая Адмиралтейство отдало приказ: «Приступить к операции "Динамо"»<sup>[51]</sup>.

Но к тому времени операция уже началась. В 15.00 адмирал Рамсей, руководствуясь сообщениями, поступающими с французского побережья, на свою ответственность начал отправлять в Дюнкерк войсковые транспорты. Когда на противоположный берег Ла-Манша поступило распоряжение о начале эвакуации, первые суда уже начали погрузку. Предвидение Рамсея оправдалось. В 22.30 первое судно с войсками выгрузилось в Дувре.

Задача, стоявшая перед Рамсеем, имела две стороны. Первая сторона носила чисто военный характер. Предстояло обеспечить безопасность района, по которому должны были проходить пути эвакуации. Дуврский пролив больше не являлся безопасным убежищем, отстоящим на 300 миль от ближайшей базы противника. По имевшимся сведениям, немецкие корабли уже действовали из оккупированного голландского порта Флиссинген; поступили сообщения о появлении подводных лодок в северной части Северного моря; эффективность воздушных налетов противника можно было наглядно видеть из окон штаба Рамсея в Дувре.

Рамсею возместили потери в эскадренных миноносцах, но все же в его распоряжении оставалось не более одной флотилии и некоторое количество малых кораблей. Этими силами вместе с начинавшим поступать подкреплением Дуврское командование должно было организовать защитный заслон к востоку от зоны эвакуации; прикрыть фактические маршруты судов с эвакуируемыми; обеспечить борьбу с расположенной в районе Кале немецкой артиллерией; организовать противовоздушную оборону находящихся в его распоряжении судов их собственными импровизированными средствами и очистить от мин фарватеры и район города Дюнкерка. Кроме того, Рамсею предстояло организовать регулирование движения судов и спасательную службу.

Задача сама по себе была достаточно обширная. Широкое использование эсминцев для перевозки людей в то время не намечалось, невзирая на опыт Булони. Их было слишком мало, а объем задач по прикрытию эвакуации — слишком велик.

Вторая сторона задачи, стоявшей перед Рамсеем в операции «Динамо», заключалась в обеспечении перевозки основной массы людей торговыми судами — пароходами, курсирующими через Ла-Манш, а также каботажными судами и голландскими промысловыми судами при поддержке, в случае необходимости, военных кораблей. На 26 мая для этой цели имелось следующее количество судов:

1. Пассажирские суда (главным образом курсирующие через Ла-Манш и Ирландское море, торгово-пассажирские суда) в Дувре и Даунсе — 15;
2. Пассажирские суда в Саутгемптоне (английские) — 17;
3. Пассажирские суда в Саутгемптоне (голландские и бельгийские) — 3;
4. Каботажные суда в Даунсе — 6;
5. Деревянные и стальные баржи в Даунсе — 16;
6. Голландские промысловые суда — 40;
7. Танкеры-теплоходы, транспорты снабжения, нефтеналивные суда и пр. — 32.

В воскресенье, поздно вечером, Рамсей получил радиogramму из Адмиралтейства, которая гласила:

*«...Необходимо операцию „Динамо“ провести с величайшей энергией, имея в виду перевезти 45 тысяч человек из состава английских экспедиционных сил в течение двух дней, после чего, вероятно, придется эвакуацию прекратить, так как ее не допустит противник».*

Трудно сказать, какие соображения легли в основу этой радиogramмы. Во всяком случае, они исходили не из штаба Горта. Решение было принято в Лондоне. По-видимому, ответ Горта на первую телеграмму Идена произвел в Уайтхолле впечатление, отнюдь не соответствовавшее его осторожной формулировке. Правда, Лондон имел и другие источники информации. Однако телеграммы, исходившие непосредственно из Дюнкерка, были нервными и неточными; сведениям из французского штаба нельзя было больше доверять; с бельгийской стороны поступали все более унылые

сообщения. Положение было рассмотрено в высших кругах, и, поскольку в Лондоне еще не было сведений о возобновлении наступления немецких танковых сил на западном участке фронта, решение было принято главным образом на основе оценки хода боев на восточном участке. В свете последующих событий это было явно ошибочное решение. Тем не менее Рамсей был вынужден приспособить свои планы к этому решению.

В течение ночи в расчеты вмешалось еще одно обстоятельство. Начали поступать сообщения о непрерывном усилении артиллерийского огня из района Кале, и стало ясно, что пользоваться главным путем, ведущим к Дюнкерку — коротким маршрутом «Z», в дневное время слишком опасно. Суда начали возвращаться обратно.

Невозможно провести строго определенную границу между окончанием предварительной эвакуации и началом операции «Динамо». Суда различных типов курсировали между Дюнкерком и Дувром в течение всего воскресенья 26 мая. Например, в 1.15 из Дюнкерка вышло госпитальное судно «Айл оф Тэнит» с ранеными на борту. Утром из Даунса вышли госпитальные суда «Уортинг» и «Айл оф Гёрнзи».

Около 16.00, когда суда приближались к Кале, закрытому густой пеленой дыма, им пришлось отклониться от курса, чтобы обойти два эсминца, ведущие бой с береговыми батареями. Когда они подошли к Дюнкерку, окутанному еще более плотными облаками дыма, чем Кале, им пришлось прокладывать себе путь среди множества потопленных судов, из-за которых навигация уже становилась опасной. Тотчас же началась погрузка, и к 21.55 оба судна приняли на борт намного больше раненых, чем допускала обычная норма. Обратный путь прошел без инцидентов.

В это же время судно «Мейд оф Орлиенс» вышло в рейс, имея на борту 600 девятилитровых банок с водой и 250 солдат армейской службы снабжения и войск связи, которые должны были помочь в организации обслуживания порта. Избрав кратчайший путь, судно попало под действительный огонь батарей из района Кале. Оно приблизилось к молам Дюнкерка как раз в тот момент, когда порт подвергся мощному воздушному налету. Простояв некоторое время на внешнем рейде, оно получило распоряжение возвратиться в Дувр. В

конце дня оно вторично попыталось подойти к причалу — на этот раз успешно.

«Кентербери» вышел около 18.00 и тоже подвергся артиллерийскому обстрелу из Кале. В Дюнкерке он пришвартовался у борта «Мейд оф Орлиенс», и оба судна под непрерывными ударами с воздуха приступили к погрузке войск. «Кентербери» отошел, имея на борту 1340 человек, за ним следовала «Мейд оф Орлиенс» с 988 солдатами. В это же время французский пароход ла-маншской линии «Руан» подобрал 420 раненых и направился в Шербур.

Донесения капитанов этих судов служат наглядной иллюстрацией невероятных трудностей, с которыми пришлось встретиться Рамсею с самого начала: в них указывалось на интенсивный огонь батарей Кале, на быстро нарастающую мощь воздушных атак противника, на разрушение портовых сооружений Дюнкерка и на опасность вхождения в порт под непрерывными ударами с воздуха. К исходу этого воскресного дня Дюнкеркский порт являл собой ужасное зрелище. К западу от большого бассейна, заключенного между внешними молами, полыхали в огне нефтяные баки. Горели склады, разбросанные на 46 гектарах площади порта. Ярко освещенные огнем пожаров, стояли искалеченные краны. Время от времени над городом возникали столбы дыма, обозначая места новых пожаров. И всю ночь не переставая раздавался грохот бомб и яркие вспышки разрывов отмечали места новых разрушений.

Разрывы бомб можно было слышать в тишине дуврских скал, где штаб, руководивший операцией «Динамо», начал планировать использование необорудованного побережья. Самой трудной проблемой для Рамсея в то время была нехватка малых судов. В ту ночь в его распоряжении были моторные катера Рамсетской базы, предназначавшиеся для борьбы с контрабандой, дрефтеры и малые суда Дуврской базы и четыре бельгийских пассажирских катера. Это было все, не считая корабельных шлюпок.

Но подкрепление уже было в пути. В воскресенье утром первый заместитель начальника главного морского штаба контр-адмирал Филлипс созвал совещание по вопросу о малых судах. На нем присутствовали адмирал Престон из штаба резерва малых судов и его заместитель капитан 1-го ранга Уортон. Капитан Уортон, будучи уверен, что в самом ближайшем будущем возникнет острая

потребность в малых судах, уже в течение нескольких дней занимался их сбором. 40 судов уже стояли в районе Вестминстерского пирса, в какой-нибудь четверти мили от здания Адмиралтейства. Уортон не имел разрешения на реквизицию этих судов и с некоторым опасением ждал, как отнесется к этому начальство. На этом совещании принятые им меры получили единодушное одобрение. Все офицеры штаба резерва малых судов, кого только можно было освободить от текущей работы, были разосланы по главным центрам стоянки яхт. В помощь был привлечен «Кинг Элфрид» — учебная база добровольческого резерва флота южного побережья. Были посланы радиogramмы командиру Лондонского военного порта, командующему морской базой в Плимуте и другим морским начальникам. Отдельным яхтсменам, уже вставшим на учет после объявления, переданного Би-Би-Си 14 мая, были даны указания по телефону. Малые суда пришли в движение.

\*\*\*

*«Пока что не видно никаких признаков использования или подготовки такого рода транспортных средств»,* — указывал в тот день в своей памятной записке Герингу адмирал Шнивинд, начальник штаба адмирала Редера. В протоколах совещаний, проводившихся у фюрера, сохранилась эта памятная записка с карандашной пометкой: *«Перевозка, вне всякого сомнения, уже проводится».*

К полуночи 26 мая в Англию было вывезено всего 27 936 человек. Это были «лишние рты», солдаты, обслуживающие коммуникации, личный состав базовых тыловых органов и учебных лагерей. Всю предшествующую неделю непрерывно курсировали суда. Дуврский порт был переполнен; Дауне — историческая якорная стоянка между Гудвин-Сэндс и Кентским побережьем — была забита ла-маншскими пароходами, каботажными судами и баржами; Рамсетт кишел малыми судами, и уже начали прибывать новые суда из всех портов между Плимутом и Халлом. Удивительно, что немецкая разведка не смогла сообщить об этих передвижениях германскому морскому командованию. Неспособность адмирала Шнивинда оценить сообщения, поступавшие к нему от танковых частей Гудериана из Кале, от авиации и от его собственных торпедных катеров, не поддается объяснению.

## ГЛАВА ВОСЬМАЯ. ПОНЕДЕЛЬНИК, 27 МАЯ

*Нас остановили, когда Дюнкерк был уже на виду. Мы наблюдали удары нашей авиации. Мы видели также армаду крупных и малых судов, используемых англичанами для эвакуации своих войск.  
Генерал Гудериан*

Это горестное замечание Гудериана показывает, насколько сильны были досада и разочарование, охватившие личный состав немецких танковых войск. Рундштедт остановил свои дивизии, когда Дюнкерк был уже на виду. С Ваттенских высот можно было видеть здания порта.

В яростном нетерпении они были вынуждены целых три дня топтаться на месте. Наконец они ринулись вперед.

Приказ Гитлера о возобновлении наступления танковых сил поступил слишком поздно, чтобы его можно было начать осуществлять 26-го. Но с рассветом 27 мая группа Клейста начала продвижение на восток на 56-километровом фронте между Гравлином и Робекком, имея 1-ю танковую дивизию на побережье, 2-ю — к югу от 1-й до Арнека, 20-ю моторизованную дивизию между Арнеком и Касселем, 6-ю и 8-ю танковые дивизии между Касселем и Азбруком. Далее на юг группа Гота, развивая двухстороннее охватывающее движение, начатое накануне, выдвинула четыре танковые дивизии в направлении Армантьера и Кеммела, чтобы отрезать английские экспедиционные силы на их позициях, окружить 1-ю французскую армию, нанести удар в тыл вновь созданного фронта группировки Брука и установить контакт с 6-й армией Бока, ведущей мощное фронтальное наступление.

Роммель, находясь в 7-й танковой дивизии, действовавшей в первом эшелоне южного крыла охватывающих клещей, писал своей жене:

*«Я чувствую себя хорошо. Мы теперь осуществляем окружение англичан и французов в районе Лилля. Я принимаю в этом участие с юго-запада...»*

Роммель поторопился со своим письмом. Клещи окружения сомкнулись с опозданием на двадцать четыре часа. 27 мая под

покровом темноты 1, 3, 4 и 42-я дивизии английских экспедиционных сил успешно отошли через 16-километровый разрыв между Комином и передовыми частями танковых сил Роммеля, а с ними — треть сил 1-й французской армии. Немцам не удавалось сомкнуть клещи, потому что 2-я английская дивизия, дравшаяся в одиночестве и отрезанная от своих войск, выдержала в течение этого грозного дня тяжелейшие удары артиллерии, пикирующих бомбардировщиков и танков<sup>[52]</sup>. Упорно обороняя свои позиции, отстаивая каждую пядь земли, дивизия медленно отходила, подвергаясь обходам и окружениям. К исходу дня 4-я бригада, находившаяся в центре, прекратила свое существование, а 5-я и 6-я бригады по обе стороны от нее были раздроблены на мелкие группы. Силы дивизии уменьшились до размеров одной бригады. Но она, однако, сдерживала удар всех танковых сил группы Гота, и под покровом темноты под ее прикрытием был начат отвод главных сил.

Вдоль канала гарнизоны узлов сопротивления упорно цеплялись за свои позиции в Лестреме, Азбруке, Касселе, Арнеке, Ледрингеме и Вормуде, тормозя и сдерживая продвижение сил противника, обтекавших узлы сопротивления с обеих сторон.

На восточном участке фронта три пехотные дивизии 6-й армии Бока образовали вторую клешню охватывающей группировки. Главный удар здесь пришелся по усиленной 5-й дивизии Франклина, удерживавшей рубеж железной дороги и канала от Комина до Ипра. Наступлению предшествовали мощный артиллерийско-минометный налет и удар пикирующих бомбардировщиков. Под давлением численно превосходящих сил противника 143-я бригада, оборонявшая район Комина, была вынуждена отойти. Мощное наступление немцев было приостановлено смелыми контратаками сводного отряда, сколоченного главным образом из английских саперных частей, используемых как пехота.

Наступление немцев захлебнулось на запасных позициях обороны; в течение всего дня Франклин упорно противодействовал наступлению немецких войск. Еще с наступлением темноты в воскресенье Горт вывел вторую бригаду 50-й дивизии. Брук использовал ее вместе с другой бригадой этой дивизии для дополнительного расширения его левого фланга, на этот раз за Ипр. Подобно первоначальному развертыванию 5-й дивизии, 50-я дивизия развернулась на позициях к рассвету, задолго до того, как пехота Бока смогла выйти на этот рубеж.

Особый интерес представляет использование немецких дивизий в восточном районе этого участка фронта. Девять дивизий топтались на месте, удерживаемые последними усилиями бельгийского сопротивления. Две из этих дивизий — 30-я и 225-я — пробились вперед на фронте между Исегемом и Тилтом и устремились к Остенде. Три дивизии — 18-я, 311-я<sup>[53]</sup> и 61-я — вели бои с 5-й дивизией Франклина. Две дивизии были развернуты против старых приграничных позиций, однако в 10-километровой брешке, образовавшейся между английскими войсками у Ипра и удалявшимся флангом бельгийских войск у Зоннебека, вовсе никакого продвижения не наблюдалось. Никаких попыток использовать открывшийся широкий проход к морю немцы не предпринимали и, по-видимому, не намечали. 6-я армия не переставала жаловаться на нехватку танков.

Горт ввел свои последние резервы. В этот час он мало мог сделать; судьба сражения находилась в руках Бока и командиров его корпусов и дивизий. Одно мероприятие предстояло, однако, осуществить: важное значение приобретало создание оборонительного пояса у Дюнкерка. Для Бланшара не было больше никакой возможности продолжать удерживать оборону на рубеже реки Лис. Бельгийская армия быстро разваливалась, немцы вследствие огромного своего превосходства преодолевали восточный участок фронта. Настало время отойти на последний рубеж обороны по опоясывающим Дюнкерк каналам, идущим из Ньивпорта через Берг на Гравлин.

В воскресенье вечером Горт возложил на Рональда Адама организацию обороны Дюнкерка. Здесь неизбежно было дублирование. Обычно адмирал Абриаль в качестве командующего морскими силами Севера отвечал за оборону этой крупной французской базы. В его распоряжении находились силы, именуемые «Secteur fortifié de Flandres»<sup>[54]</sup>. Их ресурсы были малы и вооружение ограничено. Они были предназначены главным образом для обороны побережья. Вейган при возвращении с совещания союзного командования в Ипре возложил на адмирала Абриала задачу по обороне всего этого района. При этом оставалось неясным, как Абриаль должен был обеспечить эффективную оборону на каналах, имея всего лишь две дивизии.

В 7.00 27 мая в Касселе было созвано совещание. Еще до начала совещания Рональд Адам обсудил с генералом Фагальдом возможности обороны Дюнкерка, и они достигли по этому вопросу официального

соглашения. На карте, принесенной на совещание полковником Бриджменом, были намечены полосы обороны. Англичанам надлежало держать оборону на рубеже, простирающемся от Ньивпорта вдоль каналов, через Фюрн к Бергу; французы должны были оборонять полосу от окраины Берга до Гравлина. Весь рубеж обороны делился на две части каналом, соединяющим Берг с Дюнкерком. Эта схема обороны, намеченная на карте, была подписана обоими генералами.

Дальнейшее деление восточной части рубежа обороны было делом англичан. Он был разделен на три сектора по числу корпусов. 2-й корпус на востоке, 1-й — в центре, 3-й — непосредственно у самого Дюнкерка. За пределами полосы обороны каждый корпус получил район сбора и участок побережья для эвакуации.

После этого было проведено совещание. На нем присутствовали представитель Горта Адам с группой старших офицеров, а с французской стороны — генерал Бланшар, адмирал Абриаль, генерал Приу (тогда уже командовавший 1-й французской армией), генерал де ла Лоранси (командир 3-го корпуса) и генерал Кёльц (начальник штаба верховного главнокомандующего генерала Вейгана). Официальное совещание в Касселе не носило делового характера. После двадцати минут разговоров, которые так ни к чему и не привели, генерал Кёльц заявил, что, «по мнению Вейгана», обстановка требует перехода в общее наступление, что нужно начать продвижение на юго-запад, и что французский 16-й корпус должен немедленно выступить, чтобы отбить у противника Кале. Французы были охвачены большим энтузиазмом — но об этом, пожалуй, нет необходимости распространяться.

Около полудня генерал Паунелл отправился в Кассель, чтобы выяснить, можно ли опять передислоцировать туда ставку, но был обстрелян. Осада Касселя началась.

Рoger Кепс, находившийся при бельгийском штабе, сообщил, что бельгийский король *«опасается, что близится быстро время, когда он не сможет больше рассчитывать на способность своих войск вести борьбу и вообще не сможет принести какую-либо пользу английским экспедиционным силам. Он просит Вас понять, что он будет вынужден капитулировать до того, как его армия будет разгромлена»*.

Почти сразу же после этого предупреждения Горт получил сообщение, в котором указывалось, что *«генерал Вейган обращается лично к генералу Горту Английская армия должна принять*

*максимальное участие в совместном контрударе. Обстановка требует нанесения мощного удара».*

Какой контрудар Вейган имеет в виду — не указывалось. Не ясно было, какой мощный удар Вейган считал возможным в обстановке, когда противник смыкал свои клещи над 1-й французской армией, когда боеприпасы почти кончались, а продовольствие и горючее иссякало<sup>[55]</sup>.

Штаб английских экспедиционных сил был передислоцирован в Уткерк, что в 15 километрах севернее Касселя. В ходе продвижения войск с тремя корпусами была установлена радиосвязь. Горт получил от военного министра телеграмму следующего содержания: *«Хочу чтобы Вам было совершенно ясно, что вся задача теперь сводится к тому, чтобы эвакуировать в Англию максимально возможное количество Ваших войск».*

Нереальность решений кассельского совещания была настолько очевидна, что Горт отправился разыскивать Бланшара. Сначала он направился в Дё-Панн, но его там не нашел и отправился в Дюнкерк. В бастионе № 32 находились штабы адмирала Абриала и генерала Фагальда. Бланшара и там не оказалось. Было уже поздно. Незадолго до 23.00 генерал Кёльц спросил у Горты, слышал ли он, что бельгийский король просил начать перемирие с полуночи.

Горт сразу же отправился в свой штаб. Почти тут же он был вынужден покинуть дорогу, так как она была забита транспортом, отходящим в район Дюнкерка. Блуждая в потемках, он пробивался через дороги, заполненные беженцами, загроможденные гужевым транспортом, заблокированные разбитыми машинами. В течение четырех с половиной часов такого блуждания он услышал, что его союзник на севере прекратил боевые действия, что на протяжении 35 километров до моря его фланг открыт.

Пока Горт пробивался через загроможденные дороги, 3-я дивизия Монтгомери оторвалась от противника, покинув старые приграничные позиции, и отошла за расположение 5-й дивизии, чтобы занять позиции от левого фланга 50-й дивизии до нового рубежа обороны вокруг Дюнкерка. За ними 4-я и 42-я дивизии отошли на рубеж реки Лис, образовав фланг обороны на рубеже между Комином и Армантьером. 1-я дивизия отходила через их боевые порядки. 3-й французский корпус отходил через реку на фронте между Армантьером и Эстером. Остатки 2-й дивизии отошли к реке между Эстером и Мервилем, а 44-я дивизия

— далее до Азбрука. В действительности это нигде не выглядело так аккуратно, как впоследствии было изображено на карте обстановки. Между расположением войск были незанятые промежутки. Значительные участки фронта остались нераспределенными. В условиях ночного мрака и страшного нагромождения на дорогах войска теряли контакт между собой, а командиры — связь. Ночь была полна ужаса. Но постепенно на рубежах, намеченных Гортом, дивизии все больше избавлялись от хаоса, и новый оборонительный фронт был наконец создан.

\* \* \*

Почему король Леопольд капитулировал? Неоспоримый факт заключается в том, что бельгийская армия потерпела поражение на поле сражения. Факт этот был сразу же затемнен завесой политических споров между Леопольдом и его министрами, попытками французов найти козла отпущения, пылкими обвинениями, выдвигаемыми Рейно, и повторной ссылкой на капитуляцию, сделанной Черчиллем в Палате общин. Горт оказался целиком под влиянием последовавшей за этим шумихи.

Леопольд действительно совершал ошибки (они будут проанализированы ниже), но факты, имевшие место в тот понедельник, с военной точки зрения представляются ясными. Бельгийская армия уже была отрезана от английских экспедиционных сил, и ни одна из сторон не имела достаточных средств, чтобы хоть попытаться закрыть образовавшийся разрыв. Кроме того — и это, возможно, даже более важно, — бельгийская армия была рассечена на две части; Бок мощными силами вклинился между Исегемом и Тилтом. Бельгийская армия, испытывавшая нехватку в боеприпасах и средствах транспорта, лишенная бронетанковых сил<sup>[56]</sup> и достаточной авиационной поддержки, оказалась в безнадежном положении.

После встречи в Ипре 21 мая Леопольд не оставил у Горта никаких сомнений относительно боеспособности бельгийской армии. Шли дни, и он сделал дальнейшие предостережения. 25 и 26 мая английский штаб был информирован об убывающей мощи бельгийской армии. Содержание первого сообщения Леопольда от 27 мая уже приводилось выше. Последнее его сообщение Торгом не было получено — однако трудно сказать, что еще мог предпринять король Бельгии. Высказывалось мнение, что ему следовало посоветоваться

непосредственно с Торгом или хотя бы с Бданшаром и с французским правительством, прежде чем принять свое решение. Однако несомненным является и то, что никто не пытался советоваться с Леопольдом, когда английское правительство принимало решение эвакуировать свои войска.

Вплоть до утра понедельника Леопольд не был информирован о намерениях английского правительства. Его следовало бы поставить в известность о том, что на протяжении недели уже проводится частичная эвакуация, что 27 тысяч человек уже вывезено. Когда он отправил своих полномочных представителей для встречи с Боксом, операция «Динамо» — эвакуация главных сил — уже осуществлялась на протяжении двадцати четырех часов. Хотя впоследствии Торт негодовал при упоминании об этом, тем не менее факт остается фактом, так было.

\* \* \*

На рассвете 27 мая положение на море было мрачным и вызывало замешательство. Под воздействием артиллерийского обстрела из Кале и усиливающихся ударов немецкой авиации корабли поворачивали обратно.

Одна за другой приходили вести, из которых было отчетливо ясно, что от кратчайшего пути из Дувра на Дюнкерк в дневные часы придется отказаться. Имелись два других пути (схема 7): маршрут «У» — северный, протяженностью около 87 миль, удлинял путь к Дюнкерку на 48 миль. Он пролегал через Саут-Гуцвинский и Норт-Гуцвинский маяки, мимо Куинтского буя через Вест-Дипский проход. Маршрут «Х» — центральный, протяженностью 55 миль, удлинял путь на 16 миль. Он пролегал также через оба Гудвинских маяка, затем поворачивал на Рейтингенский проход.

Длинный маршрут более чем вдвое увеличивал продолжительность рейса — что, естественно, увеличивало потребность в судах. Пришлось идти на потерю времени, а следовательно, и на увеличение продолжительности нахождения под воздействием немецкой авиации. Последнее обстоятельство до известной степени компенсировалось значительным усилением авиационного прикрытия. В этот день истребительное авиационное командование выделило 16 эскадрилий для более надежного прикрытия судов — непрерывно с пяти часов утра до наступления темноты.

Состав истребительных патрулей колебался в пределах от 9 до 20 самолетов. Хотя главные усилия немецкой авиации были направлены против слабеющей бельгийской армии, непосредственно Дюнкерк двенадцать раз подвергался мощным ударам с воздуха<sup>[57]</sup>.

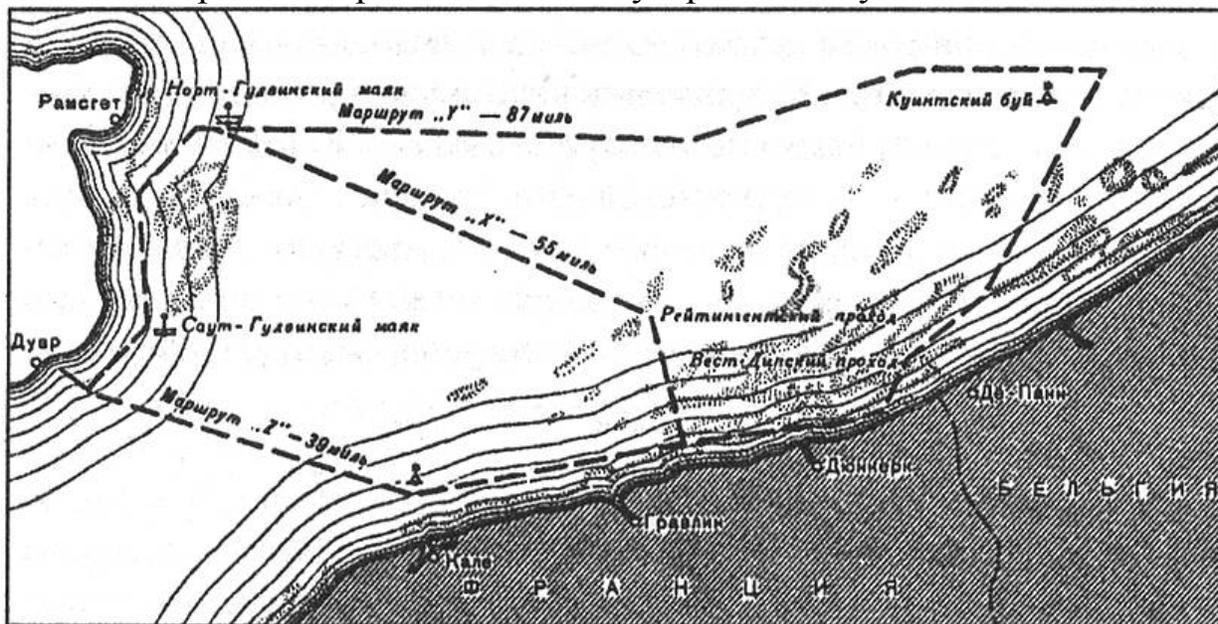


Схема 7. Маршруты эвакуации войск из района Дюнкерка

Работа на рейде протекала страшно медленно. Для посадки на суда использовались судовые тяжелые спасательные шлюпки, предназначенные для применения в глубоких водах. Ничего более неподходящего нельзя было придумать для использования на дюнкеркских мелях. Горт сообщал, что 27-го с берега на суда было отправлено только 200 человек, однако в действительности их было значительно больше — около 2500 человек. Тем не менее погрузка все же шла крайне медленно.

Можно было найти два выхода из этого положения. Один заключался в том, чтобы использовать малые суда, которые имелись в наличии. Другой выход был более радикальный: капитан 1-го ранга Теннант, оценивая возможности самого порта, озаренного пламенем горящих складов, решил проверить практически возможность швартовки судов вдоль восточного мола. Как отмечалось выше, мол строился не для этой цели, но здесь были шансы на успех. С поразительным безразличием к возможным последствиям он

распорядился пришвартовать туда корабль. Швартовка прошла удачно, и начало было положено.

Отход обороняющихся войск на рубеж реки Лис побудил Вейгана наконец рассмотреть возможность «новой погрузки войск на суда». В это утро помощник начальника штаба адмирала Дарлана капитан 1-го ранга Офан прибыл в Дувр, чтобы обсудить создавшееся положение с заместителем морского коменданта Дюнкерка и начальником французской военно-морской миссии в Лондоне. Все трое встретились с адмиралом Рамсеем. В последующем своем отчете об этой встрече Офан сообщил, что, несмотря на «конфиденциальную связь», существовавшую между двумя флотами, французы не получили никакой информации о решении англичан эвакуировать свои войска. Какие это имело последствия — мы разбираем в следующей главе<sup>[58]</sup>.

Здесь же необходимо иметь в виду, что Рейно еще накануне в Лондоне был полностью информирован об обстановке. Несмотря на испытываемую им досаду, Офан, как человек весьма энергичный, сразу же стал добиваться того, чтобы французы еще более активизировали свою работу по изысканию вместе с Рамсеем необходимых новых транспортных средств. Начался сбор малых судов в ближайших французских портах. Было приказано подготовить все имеющиеся суда; контр-адмирал Ландрио был назначен командовать этим морским районом и немедленно вызван в Дувр на корабле «Саворньян де Бразза», который должен был служить штабным кораблем. Однако сделать что-нибудь еще в этот день было практически невозможно.

Два тральщика доставили в Англию 175 раненых, и это было все; госпитальные корабли пытались войти в порт, но из-за сильных ударов авиации были вынуждены повернуть обратно.

В Дувре сбор малых судов стал делом первоочередной важности. В основном вопрос упирался во время, а время выиграть было чрезвычайно трудно, так как все люди были нужны в Дюнкерке.

Когда малые суда приступили к делу, стало ясно, что, пока не удастся подать к берегу достаточное количество этих судов, отправка людей будет протекать медленно. Это был неудачный день: только 7669 человек высадилось в Англии.

## ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

### ВТОРНИК, 28 МАЯ

Утром 28 мая обстановка на сухопутном театре находилась под доминирующим влиянием одного фактора — последствий капитуляции бельгийской армии. В полночь 27-го 32-километровый участок фронта от левого фланга 50-й дивизии у Боесинга и до побережья у Ньивпорта оставался открытым для неизбежного удара сил Бока, и Горт ни о чем другом, кроме этого, не мог думать, пробивая себе путь по забитым дорогам от Дюнкерка к Уткерку. Но он не мог ничего предпринять, так как его последние резервы уже были использованы.

За левый фланг теперь отвечал Брук. Сложность его задачи заключалась в том, что надо было закрыть образовавшийся разрыв фронта, прикрыть восточный участок и создать какую-либо оборону на побережье у Ньивпорта. Задача Бока была не менее трудной. За те несколько часов, какие остались между внезапным затишьем на фронте бельгийских войск и возможным созданием войсками

Брука преграды на пути наступления немецких войск, Боку предстояло без бронетанковых сил, без моторизованных дивизий, без надлежащих транспортных средств бросить свою пехоту в широкий охватывающий маневр. Ни той, ни другой стороне не удалось осуществить свои планы.

Маневр Бока был задуман почти что по учебнику, и его осуществление прошло без энтузиазма. 254-я, 14-я и 19-я дивизии, ближайшие из тех, что действовали ранее на бельгийском фронте, были медленно развернуты в сторону канала на фронт между Ипром и Нордшотом. Две дивизии прорвавшиеся через фронт бельгийских войск, 30-я и 255-я, были направлены далее на север на рубеж реки Изер между Нордшотом и Диксмюдом. Следующие две дивизии Бок отправил на излучину Изера между Диксмюдом и Шоором, а последние две дивизии — 208-ю и 256-ю, которые пробивались через левый фланг бельгийских войск у Брюгге, он бросил для широкого, быстрого охватывающего маневра через бельгийскую прибрежную равнину на Ньивпорт.

В этом маневре было что-то от плац-парадного педантизма. Здесь совершалось гигантское захождение правым плечом с опорой на Ипр, и оно почти удалось. С момента, когда полномочные представители короля Леопольда прибыли в его штаб, Бок имел шесть часов на планирование и подготовку своего маневра. Планирование началось в полночь. В 11.00, через одиннадцать часов после того как бельгийцы прекратили боевые действия, передовые части 256-й дивизии вышли к побережью в район Ньивпорта. С импровизированным транспортом 256-я дивизия совершила самый быстрый маневр за всю кампанию на восточном участке фронта.

Но темпы продвижения все же оказались недостаточно высокими. Немецкие передовые части были встречены бронемашинами 12-го уланского полка, который вопреки жалобам Брука остался в распоряжении английского командования. В результате короткой, но кровопролитной схватки уланы вписали блестящую страницу в историю этой кампании. На некоторое время наступление немцев было задержано. Во второй половине дня Брук перешел в Дё-Панн. Там Рональд Адам сообщил ему, что немцы заняли Ньивпорт.

В своих послевоенных записках Брук отмечает, что он думал, будто задержал продвижение немцев на запад в районе Ипр — Комин. *«Я сразу же дал указание перебросить Хауксуорда и его 12-ю пехотную бригаду, а за ней — остатки 4-й дивизии из Диксмюда в Ньивпорт, чтобы занять оборону полукольцом от Верна до Ньивпорта».*

Создается впечатление, что в результате этого приказа положение было восстановлено. В действительности же ничего этого не произошло. За стычкой улан во второй половине дня последовал мощный удар немецких войск. Однако к этому времени уже сказались предпринятые Адамом меры по организации обороны. Бригадир Лоусон направил в Ньивпорт смешанный отряд, укомплектованный артиллеристами, зенитчиками и саперами, которые вели бой как пехота. Действуя совместно с подразделениями французской 60-й дивизии, они встретили удар немцев. В результате затруднений во взаимоотношениях между французами и бельгийцами не удалось взорвать мост через Изер, имевший важное значение. Стремительным натиском передовые немецкие подразделения овладели мостом. Последнее препятствие, лежавшее между войсками Бока и Дюнкерком, было снесено, последний ров преодолен. Затем началась героическая оборона

Ньивпорта, там отстаивали каждый переулок, дом, подвал, баррикаду. Немцы удерживали узкий плацдарм. К наступлению темноты к немецкой 256-й дивизии присоединилась 208-я, но обороняющиеся войска всю ночь упорно удерживали свои позиции (схема 8).

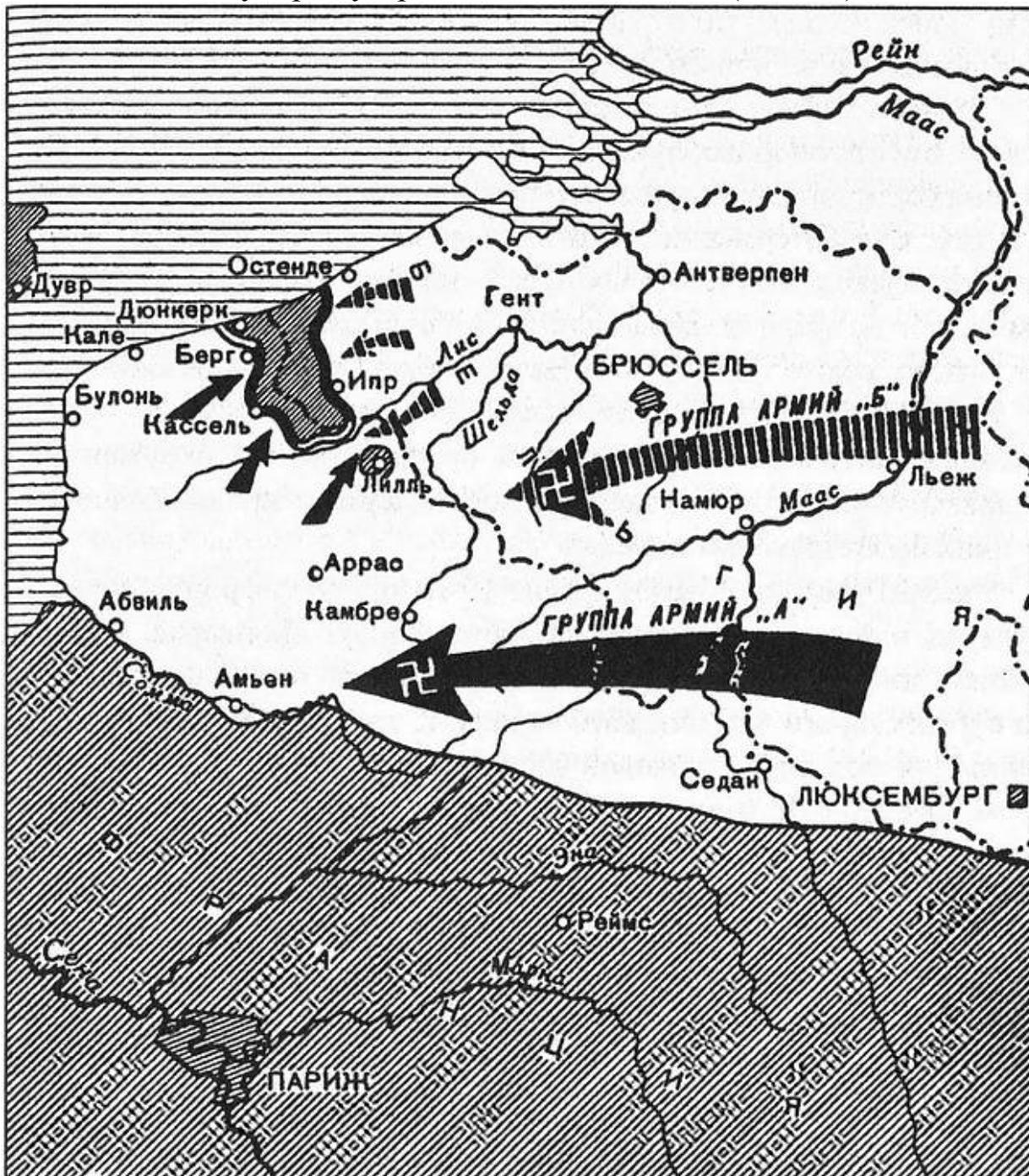


Схема 8. Линия фронта к исходу дня 28 мая

Утром 29 мая 12-я бригада из состава войск Брука достигла наконец района Ньивпорта, но по прибытии туда невозможно было выдвинуть ее на позиции, так как равнинная местность простреливалась ближним огнем противника. В течение дня всю тяжесть боя выдерживали артиллеристы и саперы, которые продолжали драться как пехота. Лишь к исходу второго дня 2-й корпус получил возможность принять от отряда Адама удерживаемые им позиции. Снова благодаря предвидению Горга была предотвращена катастрофа.

Начиная от Ньивпорта по всей линии восточного участка фронта гремело сражение. От канала Ло до Плугстерта пять английских дивизий твердо противостояли восьми немецким дивизиям. Бок опять сетовал на отсутствие бронетанковых сил. Бег к Дюнкерку он проиграл.\* \*\*

На противоположной стороне образовавшегося мешка на рассвете развернулись характерные для западного участка фронта ожесточенные бои в сложной, запутанной обстановке. Противник глубоко вклинился между опорными пунктами обороны и они один за другим были захвачены наступающими войсками. 44-я английская дивизия медленно отходила к высотам Монт де Ка, неся при отходе тяжелые потери. Остатки 2-й дивизии отходили под артиллерийским огнем через Поперинге к морю. Немцы наступали по всему растянувшемуся фронту.

К вечеру из ранее обороняемых районов удерживались только Кассель и полностью окруженный Лендригем. Дня немцев это был день побед. Однако по странной иронии судьбы этот день явился для немцев также и днем неудач.

По мере утраты одних опорных пунктов англичане создавали новые, вместо опорных пунктов у Арнека и Вормуда, Азбрука и Лестрема были заняты опорные пункты у Кэдипра и Вильде, Бамбека и Берга. Судьбу сражения решали дивизии. Генерал-майор Уосон принял командование 3-м корпусом, но фактически командовать им не мог до тех пор, пока корпус не занял свою полосу обороны на рубеже вокруг Дюнкерка. Части корпуса были отрезаны друг от друга, поддерживать связь оказалось невозможным. Это было сражение дивизионных генералов и бригадиров, бои окруженных подразделений, но все же здесь удалось задержать продвижение немецких бронетанковых войск.

Утром Гудериан объехал фронт 19-го корпуса, фронт опорных пунктов и западного участка обороны вокруг Дюнкерка. Ночью войска под командованием Фагельда отошли на 10 километров на рубеж старого Мардикского канала. К этому времени головные танки 1-й немецкой танковой дивизии находились всего лишь в 13 километрах от Дюнкеркского порта; причалы уже находились под огнем, но Гудериан, осмотрев этот район, писал: «Дальнейшие танковые атаки повлекут ненужные жертвы в лучших наших войсках». В этом его убедили неоспоримые факты, относящиеся к характеру местности и обороны на опорных пунктах. Хотя раньше он не соглашался с Рундштедтом, но теперь пришел к одинаковому с ним решению.

Наиболее важные успехи и неудачи имели место на центральном участке фронта, воссозданном на рубеже Ла-Мот, Плугстерт, Комин, который служил связующим звеном между западным и восточным участками. 44-я дивизия, отходя на высоты Монт де Ка, образовала правый фланг центрального участка фронта; 3-й корпус 1-й французской армии вместе с остатками кавалерийского корпуса удерживал центр этого участка на рубеже Эстер, Плугстерт; 42-я и 4-я дивизии английских экспедиционных сил располагались на левом фланге, соприкасающемся с восточным участком фронта. К югу от этого центрального участка фронта фланги немецких «клещей» сомкнулись, и 7-я танковая дивизия Роммеля вошла в соприкосновение с 7-й пехотной дивизией Бока. Однако «клещи» сомкнулись слишком поздно; английские экспедиционные силы уже отошли.

Это не расценивалось немцами как триумф, однако шесть дивизий 1-й французской армии оказались отрезанными в четырехугольнике каналов юго-западнее Лилля. Было ли это неизбежно?

Поражение главных сил 1-й французской армии явилось наиболее драматичным событием этих знаменательных дней. В 11.00 28 мая, перед тем как немецкие «клещи» сомкнулись, Бланшар прибыл в штаб Горта в Уткерк. Воодушевление, которое царило на кассельском совещании, уже исчезло. Когда Горт прочел Бланшару недвусмысленные приказы английского правительства об эвакуации, тот был ошеломлен. Вейган был информирован об этом решении в воскресенье днем. Теперь, спустя два дня после принятия этого решения, Бланшар все еще ничего не слышал о нем. Он не мог оценить всего значения действий немцев и всех последствий капитуляции

Бельгии. Он смог лишь сказать, что его войска измотаны и что ему не дано никаких приказов.

В разгар споров прибыл офицер связи от генерала Приу. 1-я армия, сообщал Приу, слишком истощена и не может дальше отступать. В своем донесении Горт писал:

*«Я тогда просил генерала Бланшара во имя Франции, французской армии и дела союзников приказать генералу Приу продолжать отход. Ведь не все его войска, сказал я, настолько измотаны, чтобы нельзя было продолжать движение. Французское правительство может предоставить суда хотя бы для некоторых из его частей, и лучше спасти хотя бы часть его обученных солдат, чем наверняка идти на то, чтобы потерять всех. Но я не смог сдвинуть его с места».*

Бланшар ответил, что английское Адмиралтейство, несомненно, уже приняло необходимые меры для эвакуации английских экспедиционных сил — но французское морское ведомство никогда не сможет сделать того же для своих войск, так как эвакуация с необорудованного побережья невозможна, бесполезно даже пытаться.

Сам Приу колебался. Утром он решил, что безнадежно пытаться удержать позиции его 5-го корпуса у Лилля и что их придется оставить. Он считал необходимым, чтобы 5-й корпус уничтожил свои материальные средства и отошел по открытой местности совместно с 3-м и 4-м корпусами. Однако в 15.30 он изменил свое решение.

5-й корпус не должен был отходить, а, наоборот, вместе с 4-м корпусом, в соответствии с указанием Вейгана, ему предстояло вести оборону на реке Лис. 3-й и кавалерийский корпуса одни должны были начать отход в полдень 29 мая.

В 23.00 28 мая генерал де ла Лоранси, проявляя решительность и отвагу, начал отводить 3-й корпус и кавалерию.

В эту ночь Бланшар отправил телеграмму Вейгану, чтобы сообщить, что Горт по собственной инициативе дал указание об отводе его армии на Дюнкерк и что в результате этого фланг 1-й французской армии оказался открытым. На следующее утро Вейган просил президента Совета<sup>[59]</sup> заявить протест против «слишком эгоистичной позиции Горты».

Более двенадцати часов 4-й и 5-й корпуса 1-й французской армии уже находились в окружении. В течение трех дней они под руководством генерала Молинье дрались отважно, но безнадежно и

бесполезно. 1 июня они сдались на почетных условиях. Было заявлено, что эти бои отвлекли шесть немецких дивизий, которые могли быть брошены против Дюнкерка. Это утверждение вряд ли выдерживает проверку. К ночи 29 мая, как это видно на оперативных картах, тринадцать немецких дивизий находились в соприкосновении с все более сужающимся фронтом обороны вокруг Дюнкерка; девять дивизий подходили туда или находились в резерве. Вряд ли возможно было развернуть дополнительно еще шесть дивизий на этом узком фронте.

\*\*\*

Странным является то, что неуверенность в это время охватила не только французское командование; одновременно она охватила и немцев. Хотя причины у обеих сторон были разные, противоположные, но, как видно из журнала боевых действий групп армий и из данных, полученных от нижестоящих инстанций, в это время в проведении последнего этапа немецкой операции царили медлительность и колебания.

Об изменении в настроении Гудериана уже упоминалось выше. Возможно, что он был прав, но имеющиеся теперь данные о боевой мощи 48-й дивизии в Берге и о бронетанковых силах и артиллерии, бывших в распоряжении Гудериана, не оставляют сомнения в том, что он имел возможность овладеть Бергом и получить ключ к Дюнкеркскому порту. На центральном участке фронта нерешительность сказывалась еще более сильно.

Между группами армий «А» и «Б», по-видимому, вовсе отсутствовала координация. В районе Лилля их соединения оказались безнадежно перемешанными, в результате чего их усилия были ослаблены. В низших звеньях также отсутствовала согласованность. Они вовсе не смогли развить достигнутый успех, так как части начали выводиться из боя. Еще до исхода дня целых два корпуса были выведены из сражения. Командование группы армий «А» придерживалось тогда взгляда, что «мы достаточно преуспели». Точка зрения командования группы армий «Б» отличалась бескрылым рутинерством.

А в Дё-Панне, куда наконец был перемещен штаб английских экспедиционных сил, Горт заканчивал работу над планом действий на ночь. Английские войска отводились на рубеж Поперинге.

\* \* \*

Пока образовавшийся у Дюнкерка мешок сужался, пока дивизии отводились назад, пока прорывы противника блокировались, события на море принимали иной оборот. Рано утром в этот вторник Теннант приказал кораблям швартоваться к восточному молу. Ночью он организовал приток эвакуируемых к кораблям, установил систему контроля, создал швартовные команды, назначил капитана 3-го ранга Клаустона начальником пирса.

Сразу же эсминцы «Макэй» и «Монтроуз», «Верити», «Сэйбр», «Вустер» и «Энтони» пришвартовались, приняли людей, покинули порт и направились в Дувр. Адмирал Рамсей опять уточнил свой план; упор был сделан на использование разрушенного порта; войсковым транспортам было приказано вслед за эсминцами швартоваться к молам.

Затем, во второй половине дня, положение на побережье улучшилось. К Дё-Панну, Бре-Дюну и Мало-ле-Бену подошли китобои и спасательные шлюпки. Из отдаленных пунктов стали дополнительно прибывать тральщики. Тральщики старого типа, действовавшие из района Дувра, были сняты с работы по очистке проходов и отправлены в порт и на необорудованное побережье. Для усиления флотилии судов, действовавших из Дувра, из Северного моря и из портов восточного побережья Англии, в Дюнкерк были отправлены эсминцы. Буксиры, портовые суда и торговые суда каботажного плавания приступили к работе. Армада малых судов подходила к Дюнкерку.

Крупные суда вели работу в условиях, когда с каждым часом их задачи усложнялись и опасность возрастала. Емкость Дуврского порта использовалась до предела. Ввод и вывод судов в сложных условиях приливов и отливов, особенно в ночное время, являлись в этом порту тяжелым подвигом кораблевождения. Кроме Дувра корабли, пользовавшиеся новым маршрутом, должны были пройти через рейд Дауне. Никто из шедших на Дувр не забудет трагического величия обстановки на рейде Дауне в эти дни. Корабли прокладывали себе путь через лес мачт и нагромождения судов, потопленных магнитными минами. У Дила и далее на рейде теснилась масса судов с потушенными огнями. Плавающие маяки на рейде Дауне не зажигали огней.

В районе Дюнкерка и прилегающего побережья трудности были еще более грандиозными. Проход, ведущий к порту, был крайне узок. Под ударами с воздуха суда увеличивали скорость до полной, но в большинстве мест почти невозможно было применять смелый противовоздушный маневр. Это были места, загроможденные судами, потопленными ранее магнитными минами или затонувшими позднее — в первые дни эвакуации. В последующие же дни эвакуации количество затонувших судов увеличивалось с ужасающей быстротой. Кроме того, водная поверхность была загромождена полузатопленными мелкими судами, древесным материалом, кусками тяжелого каната.

В конце такого ночного странствия суда направлялись либо к восточному молу, либо к необорудованному побережью. Часами, пока продолжались воздушные налеты, суда стояли на рейде, дожидаясь медленного прибытия эвакуируемых. В порту же посадка совершалась быстро, но протекала под ударами авиации, под свист и разрывы снарядов немецких орудий, подступавших в течение дня с запада все ближе и ближе.

В этот день было потеряно два войсковых транспорта. «Абукир», шедший из Остенде, где принял 220 солдат и беженцев, был потоплен торпедным катером недалеко от Норт-Хиндерского буя<sup>[60]</sup>. Для адмирала Рамсея эта потеря означала новую угрозу. Впервые германский флот стал непосредственно противодействовать эвакуации. Как раз перед восходом солнца транспорт «Куин оф де Ченнел», вышедший на рассвете из Дюнкерка, где он взял с мола и побережья 920 человек, был атакован одним-единственным самолетом и потоплен. Его команда и эвакуируемые были подобраны сухогрузным транспортом «Дориан Роуз».

Были и другие потери. Несмотря на усилия капитана 1-го ранга Офана, предпринятые 27-го в Дувре, французские войска все еще не участвовали в эвакуации, но 28-го французы решили послать «специалистов определенных категорий». 2500 человек были отправлены с конвоем судов, собранным адмиралом Абриалем. Первые суда очистили проход в порт и отправились по маршруту «Y». Почти тут же грузовое судно «Дуэзъен», имевшее на борту тысячу человек, подорвалось на магнитной mine и медленно затонуло. Китобои, направлявшиеся в Дюнкерк, подобрали большинство людей.

На потери не обращали внимания; работа по эвакуации продолжалась, и к исходу дня миноносные силы получили подкрепление. Быстро нарастал темп посадки. 28 мая был днем, когда появилась надежда на успех эвакуации. Впервые в сообщениях из Дюнкерка исчезло слово «неудача». За сутки в Англию было благополучно доставлено 17 800 человек. Этого было недостаточно, но это было лишь началом. Флот нашел путь для решения стоящих перед ним проблем.

## ГЛАВА ДЕСЯТАЯ. СРЕДА, 29 МАЯ

В этот день бои на восточном и западном участках фронта слились в единое сражение. В последние предутренние часы арьергардные части образовали общий фронт, простиравшийся от Нордшота через Провен до Поперинге. Этот фронт, в соответствии с несколько измененным планом Горта на отход, удерживали части 2-го корпуса Брука. К югу от рубежа Поперинге 44-я дивизия все еще удерживала позиции на высотах Монт де Ка, а гарнизон Касселя, оставшийся глубоко в тылу противника, продолжал вести бои. Далее к морю 48-я дивизия, усиленная 42-й дивизией, отражала сильные удары танков и пехоты 20-й мотодивизии и полков дивизии СС «Великая Германия» и «Адольф Гитлер»<sup>[61]</sup>.

На открытых приморских флангах дюнкеркской дуги обороны на западе французы удерживали рубеж канала Мардик, а на востоке остатки частей Лоусона упорно цеплялись за Ньивпорт.

В результате утренних боев 42-я дивизия под ударами пикирующих бомбардировщиков и под минометным огнем начала отходить. В полдень немцы вышли на рубеж Поперинге, который вслед за этим начал подвергаться артиллерийскому обстрелу. В сумерки начался общий отход.

В 21.30 истощенный гарнизон Касселя покинул город, чтобы выйти из окружения. Это был марш, полный отчаянной отваги. Три полка покрыли себя трагической славой: это были 4-й Оксфордширский и Букингемширский полк, 2-й Глостерширский полк и 1-й полк Ист-Ридингских йоменов<sup>[62]</sup>. Всю ночь эти полки упорно пробивались назад. К рассвету они распались на небольшие группы и дрались, пока их не одолели. Лишь немногим удалось пробиться сквозь расположение противника и выйти к Дюнкерку. Оборона Касселя — один из выдающихся подвигов английского оружия. В течение пяти критических дней отступления истощенный гарнизон удерживал Кассельские высоты и не позволил значительно превосходящим силам противника овладеть этим важнейшим узлом двенадцати дорог.

Под покровом темноты арьергарды 50-й и 3-й дивизий отошли с рубежа Поперинге. 42-я и потрепанная 5-я дивизии отошли с менее важной позиции, расположенной вдоль верхнего течения реки Изер. Гарнизоны узлов сопротивления, многие из которых были глубоко обойдены наступающими частями противника, удержав позиции до назначенного часа, один за другим начали отходить. В обстановке забитых дорог, отсутствия согласованности с французским командованием, хаоса, всякого рода слухов и неопределенности, дивизии, бригады, батальоны, а во многих случаях разрозненные роты и взводы пробивались назад. И все это кажущееся нагромождение пронизывала единая идея планов Горта. Планы эти овладели каждым командиром; обстоятельства вынуждали во многих случаях вносить изменения в эти планы, приходилось выискивать и применять альтернативные решения, но при всем этом основная идея оставалась неизменной. К полуночи основная масса английских экспедиционных сил отошла на оборонительный рубеж вокруг Дюнкерка; был создан единый фронт обороны от моря у Мардика до моря у Ньивпорта.

Минуло время, когда поле сражения распадалось на две разрозненные части — правую и левую. И на этот раз «клещи» немецких группировок сомкнулись безрезультатно. Три дивизии, которые Бок направил, чтобы соединиться с танковой группой Клейста и отрезать противника от Поперинге, соединились слишком поздно.

С этого момента два разрозненных участка фронта срослись воедино, и можно уже попытаться в какой-то мере оценить достоинства и достижения каждого из них. В этом не было бы необходимости, поскольку они представляли в полном смысле лишь части неделимого целого. Но по поводу действий на левом участке фронта выдвигались серьезные обвинения, поэтому необходимо внимательно их рассмотреть.

В предисловии к своей книге «The Turn of the Tide» Артур Брайант выдвигает ряд утверждений по поводу того, как велся заключительный этап этой операции. Утверждения эти основываются предположительно на материалах дневника лорда Алана Брука; они, несомненно, были выдвинуты с его одобрения. Рассмотрим их по порядку. В первом своем утверждении сэр Артур, касаясь событий 25 мая, пишет:

*«В этот момент похоже было, что все они проведут весь дальнейший период войны в немецком плену. Коммуникации*

*экспедиционных сил были почти полностью нарушены, их главнокомандующий, находясь в своем штабе близ побережья, не мог знать, доходят ли его приказы до линии фронта на бельгийской границе...»*

Далее, касаясь заявления Черчилля, гласившего, что «вряд ли возможно, чтобы большое количество союзных войск смогло выйти на побережье», сэр Артур пишет:

*«Благодаря главным образом одному человеку, им все же удалось это сделать. В течение четырех тяжелых дней — от бельгийской катастрофы до начала эвакуации — Алан Брук с четырьмя дивизиями его корпуса прикрывал открытый фланг, оказавшийся оголенным в результате капитуляции короля Леопольда, и осуществлял командование всеми морально подавленными войсками, пробивающимися с боями назад через сужающийся коридор к наспех подготавливаемым рубежам эвакуации, которые лорд Горт проложил через болота, окружающие Дюнкерк».*

Затем он добавляет:

*«Хотя в результате капитуляции Бельгии у немцев освободилось семнадцать дивизий, быстрота оценки обстановки и проницательность Брука позволили ему предвидеть каждый шаг наступающего...»*

Наконец, он пишет следующее:

*«Таким образом, чуду, совершенному флотом при эвакуации, предшествовало не меньшее чудо, совершенное армией ее выходом к побережью. Успех Алана Брука с отводом армии через сужающийся коридор между наступающими группировками противника является одним из важнейших подвигов военной истории Англии».*

При самом беспристрастном подходе ко всем этим утверждениям создается впечатление, что лорд Горт, засевший в своем штабе у побережья, утратил руководство отступлением, которое взял на себя генерал Брук, лично осуществлявший командование «всеми морально подавленными войсками, пробивающимися с боями назад», и что он один нес ответственность за отвод их через «сужающийся коридор» к Дюнкерку.

Рассмотрим последовательно каждое из этих утверждений. Первое: был ли штаб Горты расположен «у побережья»? В субботу 25 мая штаб находился в Премеске. Это было значительно дальше от

побережья, чем штаб 2-го корпуса, который 22 мая был расположен Бруком в Армантьере. Штаб был очень удачно расположен в центре между восточным и западным участками фронта. От него шли хорошие пути через Лилль и Армантьер. Он находился поблизости от подземного кабеля, идущего из Англии.

26 и 27 мая штаб все еще находился в Премеске.

27 мая днем он был переведен в Уткерк. Его нельзя было расположить в Касселе у подземного кабеля из-за быстрого наступления мощных немецких бронетанковых войск. Возможно, было бы лучше отвести его назад в Дё-Панн, однако при новом расположении он все еще находился на значительном удалении от побережья и опять же в центре основного района отступления. Сразу же после передислокации штаба со штабами трех корпусов была установлена радиосвязь.

В течение всего этого периода Горт хорошо знал, что его приказы доходят до корпусов. И Бруку это было известно. Из его дневника видно, что он был в штабе 25-го (дважды), 26-го (один раз) и 27-го (дважды). Он прибыл в Премеск в этот день в третий раз вскоре после того, как штаб был передислоцирован в Уткерк, и непосредственно перед тем, как был передислоцирован его собственный штаб. 28-го начальник оперативно-разведывательной части его штаба присутствовал на совещании в Уткерке.

Это то, что касается утверждения, будто Горт, изолировавшись у побережья, утратил возможность следить за обстановкой.

Не будем пока касаться утверждения, что армия успешно отошла на оборонительный рубеж вокруг Дюнкерка «благодаря главным образом одному человеку»; рассмотрим утверждение, что войска восточного участка фронта прикрывали *«открытый фланг, оказавшийся оголенным в результате капитуляции короля Леопольда... в течение четырех тяжелых дней — от бельгийской катастрофы до начала эвакуации»*. Если мы будем игнорировать тот факт, что еще до начала операции «Динамо» в Англию было перевезено 28 тысяч человек, то формально эвакуация началась с передачей распоряжения о начале операции «Динамо» 26 мая в 18.57. Первая высадка людей в Дувре была произведена в этот день в 22.30. Капитуляция короля Леопольда произошла уже в полночь 27 мая, т.е. через двадцать девять часов после начала эвакуации.

Первые два дня сражения на левом фланге протекали до бельгийской катастрофы. После того как бельгийцы прекратили боевые действия, сражение продолжалось только два дня. На третий день после «капитуляции короля Леопольда» Брук сам оказался на борту эсминца, идущего в Англию. К полуночи четвертого дня большая часть сил 2-го корпуса либо была уже в Англии, либо благополучно погрузилась на суда.

Далее: действительно ли Брук осуществлял командование всеми морально подавленными войсками, *«пробивающимися с боями назад через сужающийся коридор»*? Общий отход осуществлялся, как уже отмечалось, в соответствии с планом штаба, разработанным полковником Бриджменом. Содержание первого этапа, предусмотренное этим планом, заключалось в отходе на рубеж реки Лис; он был согласован между Гортом и Бланшаром в воскресенье 26 мая. Содержание второго этапа Горт сообщил Бланшару на совещании 26 мая. Приказы отходить на рубеж Поперинге, явившийся содержанием этого этапа, были отданы в 14.00 28 мая. Общее руководство боевыми действиями в связи с отходом осуществлялось последовательными приказами, отданными в штабе полковником Грегсон-Эллисом и бригадиром Лизом.

Командирам корпусов было дано разрешение «в духе указаний приказа» сохранять полную свободу действий с тем, чтобы отвести на дюнкеркский плацдарм как можно больше людей. Этим разрешением Горт стремился нейтрализовать трудности со связью и влияние неустойчивости обстановки. Одновременно были отданы приказы, регулировавшие отход с узлов сопротивления западного участка фронта.

Руководство осуществлялось на широкой основе с предоставлением исполнителям большой самостоятельности и поддерживалось в течение всей операции, вплоть до последнего момента отхода — до ночи с 29 на 30 мая. Корпуса и дивизии, несмотря на сложность обстановки, с исключительной точностью выходили в районы, предусмотренные для них планом штаба и подготовленные для них генералом Адамом.

Утверждение сэра Артура Брайанта, что Брук координировал движение 1-го корпуса, уже рассмотрено нами. Утверждение о том, что

он осуществлял руководство «всеми» войсками, также лишено основания.

Что касается вопроса о том, действительно ли Брук предвидел «каждый шаг наступающего», то полезно будет обратиться к тому, что Брук после войны писал об информации, которую ему дал Адам в Дё-Панне:

*«Я думал, — пишет Брук, — что в сражении, развернувшемся в районе Ипр — Комин, я задержал продвижение немцев на запад...»* Отсюда видно, что Брук явно недооценил способности Бока осуществить быстрый охватывающий маневр вдоль побережья и совершенно не предпринял никаких мер против такого маневра. В действительности его спасло предвидение Горта и энергия Адама и Лоусона.

Все сказанное выше, разумеется, не умаляет значения самих боевых событий. Этот наш анализ направлен против претенциозных утверждений, сделанных от имени Брука по вопросам, стоящим в некоторой степени за пределами действительных боевых событий.

Что же в таком случае представляло собой сражение на левом фланге? Оно, конечно, не представляло собой сражения против «главных сил германских армий». Это уже достаточно вскрыто. Каковы же в действительности были силы противника?

Как видно из карт обстановки, 26 мая три дивизии 2-го корпуса (одна из них уже получила значительное подкрепление)<sup>[63]</sup> имели против себя четыре немецкие дивизии. 27 мая четыре дивизии 2-го корпуса имели против себя четыре немецкие дивизии. В каждый из этих дней главные силы группы армий Бока были, разумеется, направлены против бельгийцев. 28 мая четыре дивизии 2-го корпуса (одна из них усиленная до удвоенной мощи) имели против себя восемь немецких дивизий. По состоянию на 29 мая на карте обстановки показано, что двум дивизиям 2-го корпуса противостояли четыре немецкие дивизии.

Таким образом, максимальное количество сил, которое когда-либо противостояло 2-му корпусу, не превышало восьми пехотных дивизий. Противник имел здесь значительное количество артиллерии, умеренную авиационную поддержку, но не имел танковых соединений. Тем не менее здесь развернулись ожесточенные кровопролитные бои, в которых мощные атаки противника были отбиты доблестной 5-й

дивизией под командованием генерала Франклина. Усиленная бригадной боевой группой 48-й дивизии, двумя бригадами и инженерными подразделениями 4-й дивизии, тремя батальонами 1-й дивизии, двумя пулеметными батальонами и артиллерией 1-го корпуса, эта дивизия противостояла всем попыткам противника пробиться через сухой канал между Ипром и Комином. Благодаря ее отважным и упорным действиям удалось отразить удары восточной группировки немецких «клещей».

Обстановка с самого начала складывалась благоприятно для Брука, но это вовсе не умаляет высоких заслуг его дивизий. В чем же заключались эти преимущества? Нарращивание сил на фланге он начал, опираясь на старые приграничные позиции, которые он продолжал удерживать значительно дольше, чем было закончено первое наращивание сил. Вся тактика руководимых им действий была, в сущности, проста. Она напоминала детскую игру, когда ребенок, складывая стенку, берет кирпичи с одного конца и укладывает их на другой. Действуя по этому принципу, Брук использовал преимущества подготовленной оборонительной позиции на канале между Ипром и Комином параллельно железнодорожной насыпи. За этим рубежом он имел следующий рубеж — канал, соединяющий Ипр с рекой Изер. Между Комином и Ипром, где развернулись главные бои, ширина фронта составляла 13 километров; между Ипром и Нордшотом — еще около 15 километров. Для одного корпуса такой фронт был, конечно, велик — но, учитывая выгодный характер местности и наличие подготовленных (хотя и слабых) позиций, это была задача, которую нельзя считать невыполнимой.

Контраст между характером боев на восточном и западном участках фронта был разительный. Как уже отмечалось, характер боевых действий на этих участках отличался на целый исторический этап. Рассмотрим основные факты из этой области. Начиная с 17 мая Горту пришлось подготовить оборону для прикрытия фронта, простиравшегося от Дуэ (последний пункт, на котором французы оказались в состоянии осуществлять эффективное руководство войсками) через Аррас к Гравлину на побережье. Протяженность этого фронта превышала 130 километров. Это был район неоднородный по характеру местности. Он представлял определенные выгоды своими каналами и рубежом реки Скарп, но имел также и невыгодные участки,

особенно в гористой части, где было трудно или вовсе невозможно сохранять надежное руководство войсками. Для того чтобы приступить к оборонительным действиям, Горт не имел сколько-нибудь твердой опоры; фактически не имел ее вовсе.

У него не было крупных организованных войсковых масс со всеми элементами тыла: коммуникациями, складами и транспортом, какие имелись в старых приграничных районах; не было и сети связи, кроме как в районе Арраса; ему не посчастливилось также захватить документы, которые раскрывали бы намерения и направление удара противника.

Основным фактором обстановки здесь была катастрофа союзника. Однако крушение бельгийской армии наступило на два дня позже того, как на левом крыле фронта началось сражение, и через много дней после того, как стало очевидно, что эта катастрофа произойдет. Знаменитая брешь, образовавшаяся в оборонительном расположении, в начале сражения не превышавшая 10 километров, в разгар сражения расширилась лишь до 32 километров. На западном участке фронта катастрофа у союзника наступила за четыре дня до начала завершающего этапа сражения. В результате этой катастрофы на просторы Франции беспрепятственно и быстро прорвались бронетанковые войска доселе невиданной мощи, и, когда Горт принял на себя этот удар, «брешь» уже расширилась до 130 километров.

В результате этих обстоятельств общая обстановка на западном участке фронта неизменно оставалась довольно сложной. Сражение здесь протекало в условиях крайнего напряжения сил, упорной обороны, плотного построения наступающих войск и предельной стойкости не только крупных масс войск, как это имело место при обороне Арраса и Касселя, но и мелких подразделений. Бои на первом этапе часто велись здесь отрядами, укомплектованными из небоевых частей, в условиях нехватки вооружения и боеприпасов, при отсутствии снабжения. И еще до того как Горту удалось посредством отвода войск на старые приграничные позиции высвободить крупные силы, обороняющиеся войска сумели одержать две замечательные победы.

Первой такой победой оказался «контрудар» у Арраса, который задержал Роммеля и вынудил Рундштедта в первый раз остановить наступление. Горт использовал эту короткую передышку для усиления своих узлов сопротивления, и решительное сопротивление, оказанное

танковым силам Рундштедта, когда наступление возобновилось, в сочетании с хорошим использованием обороняемой местности привело ко второй победе. Это вынудило Рундштедта во второй раз (23 мая) остановить наступление.

Это решение Рундштедта и последовавшее затем подтверждение его Гитлером создало впечатление, что боевые действия прекращены. Однако это абсолютно не соответствовало действительности. На главном направлении наступление было прекращено на северном участке фронта — у самого побережья. Но даже и там плацдарм, которым немцы уже овладели, постепенно и методически расширялся. На южном участке фронта наступление никогда не прекращалось. Возражения Рундштедта против приказов главного командования не касались района Сен-Венан, и, как уже было сказано, трагическая и славная оборона 2-й дивизии, вне всякого сомнения, сковала 26 и 27 мая «клешню» двухстороннего охватывающего маневра бронетанковых сил противника. Во второй половине дня 26 мая был объявлен приказ Гитлера на общее наступление. К утру 27 мая наступление было в разгаре. К вечеру 28-го, когда, согласно оперативной карте, восточному участку фронта, руководимому Бруком, противостояли восемь немецких пехотных дивизий (наиболее сильный нажим, испытываемый этим участком), та же карта показывала, что на фронте между Гравлином и Лестремом наступали 1, 2, 6, 8 и 3-я танковые и четыре моторизованные дивизии. Численность, огневая мощь и мобильность этой наступающей группировки были несравнимо больше, чем у пехотных дивизий Бока на восточном участке фронта.

На западном участке фронта наступление прекратилось. Даже теперь нелегко сказать, почему это произошло. Нелегко также рассматривать создавшуюся здесь обстановку как цельную картину. Фронт распался на отдельные самостоятельные районы — это было сражение дивизионных генералов, — однако нити руководства этим сражением сходились непосредственно в штабе английских экспедиционных сил. Это в полном смысле слова было сражением, проводимым Гортом, — и не в меньшей степени, чем на восточном участке фронта, здесь создавались условия для «спасения английской армии у Дюнкерка». Если бы войска западного участка фронта потерпели неудачу в каком-нибудь пункте этого 130-километрового фронта, если бы их постигла неудача в какой-либо момент

двенадцатидневного ожесточенного оборонительного сражения, вся операция закончилась бы трагедией.

\* \* \*

На море день 29 мая начался несчастьем. В полночь эсминцы «Уэйкфул» и «Грэфтон», приняв войска в районе Бре-Дюн, почти одновременно отправились в Англию по маршруту «У». В 00.45, когда «Уэйкфул», лавируя, шел со скоростью 20 узлов, у Куинтвисльского буя был замечен след двух торпед. Одна торпеда миновала корабль, другая попала в среднюю часть корпуса. Эсминец распался надвое и затонул в течение 15 минут. Обе половины корпуса погрузились вертикально, оставив нос и корму над водой. Большинство людей утонуло. Спаслась лишь небольшая часть экипажа<sup>[64]</sup>.

Через тридцать минут моторный дрейфтер «Наутилус» и лоцмейстерское судно «Комфорт», также эвакуировавшие войска, подошли к месту катастрофы и приступили к спасению оставшихся в живых. «Комфорт» взял на борт капитана эсминца «Уэйкфул». «Грэфтон» и тральщик «Лидд» подошли и спустили шлюпки. Тут же торпеда поразила «Комфорт», и судно было поднято в воздух взрывом. Оно шло полным ходом, когда «Лидд» и тонущий «Грэфтон»<sup>[65]</sup> открыли по нему огонь, приняв его за торпедный катер противника, выпустивший торпеды. Большая часть людей с «Комфорта» и почти все спасенные с эсминца «Уэйкфул» были убиты.

Пока происходила эта двойная трагедия, госпитальное судно «Динард» было атаковано между Квинтбенком и Вест-Хиндервилскими буями, но избежало повреждений.

Ближе к английским берегам получил повреждение еще один эсминец — «Монтроз», шедший с эвакуируемыми в Англию. В полночь он в беспомощном состоянии, с оторванной носовой частью, дрейфовал недалеко от Гриснетского маяка. В 12.30 из Дувра были высланы буксиры, чтобы оказать эсминцу помощь, и в 15.00 они взяли его на буксир и отвели в Дувр.

Таким образом, уже в первые часы 29 мая было потеряно и выведено из строя три эсминца. С этой утратой пришлось примириться. Работы по эвакуации войск продолжались.

На рассвете четыре эсминца были атакованы немецкой подводной лодкой. Польский эсминец «Блыскавица», а за ним один из английских эсминцев сразу же использовали свои глубинные бомбы. Когда они

готовились ко второй атаке, их атаковал пикировщик. Вскоре пришли английские самолеты. Хотя результаты удара по подводной лодке не были видны, атаки со стороны подводных лодок противника в этом районе прекратились.

Тем временем атаки с воздуха продолжались. Однако благодаря умелому маневрированию кораблей и применению дымовых завес эти атаки здесь больших потерь не причинили. Хуже стало, когда на рассвете в дело вступила артиллерия противника. Артиллерийский огонь преградил движение судов по маршруту «У» и отрезал выход с побережья у Ньивпорта. Когда транспорт «Скотия» подходил к проходу, эсминцы вели ожесточенный огонь по батареям противника, расположенным на берегу. Вместе с транспортом «Мелайнз» «Скотия» продолжала свой путь к Дюнкерку. Из-за плохой видимости в результате дымовых завес эти транспорты сбились с курса и пошли несколько западнее входа в порт. Когда они вышли из дыма, то попали под артиллерийский обстрел из района Мардика. «Скотия» получила пробоину в машинном отделении.

Обходный путь к Дюнкерку становился недоступным. Когда об этом стало известно адмиралу Рамсею, он был вынужден пойти на смелое решение. Очистка центрального маршрута «Х» от мин еще не была закончена, но вскоре после полудня Рамсей все же приказал эсминцам «Джагуар», «Гэллант» и «Гринейд» изведать силу огня батарей противника на берегу и выяснить возможность использования центрального маршрута вместо маршрута «У». Все три эсминца подверглись удару с воздуха, и «Гэллант» получил повреждение. Однако артиллерийского огня с берега они на себя не привлекли. Очистка маршрута от мин продолжалась, и во второй половине дня кораблям был дан приказ приступить к использованию центрального маршрута, «соблюдая меры навигационной предосторожности». В обстановке уничтожающего действия снарядов, бомб и торпед эти слова звучали почти иронически.

И все же, несмотря на все эти трудности, эвакуация войск с побережья продолжалась. Вернулся крейсер «Калькутта». Он принял на борт 1200 человек — главным образом с дрифтеров, которые в свою очередь получали людей с малых судов. «Баллфинч» и «Юдейл» были небольшими судами каботажного плавания, но они также перевезли много людей. «Юдейл» первым рейсом перевез более 1000 человек.

«Баллфинч» принял на борт 1500 человек. На обратном пути судно подверглось многократным атакам немецкой авиации, и его рулевой механизм был поврежден. Но его исправили, и судно благополучно дошло до порта. Все это были небольшие суда водоизмещением менее 1000 тонн. У них не было таких просторных палуб, как на войсковых транспортах, и они вовсе не были приспособлены к перевозке большого количества людей.

Возможности войсковых транспортов были иными. Сконструированные специально для плавания в Ла-Манше, они были быстроходными. Например, «Роял Соврин» пришвартовался к восточному молу в 4.45; отошел, заполненный до предела эвакуируемыми, в 5.45; прибыл в Мергейт в 12.15; за час 15 минут освободился и в 17.30 возвратился в Дё-Панн. В 18.20 капитан корабля уже докладывал, что «начал посадку войск с берега».

«Роял Соврин» вторично вернулся благополучно. Не всем судам так везло. Другое судно, «Монас Куин», также вышло в это утро. Его капитан потом докладывал:

*«28 мая я принял командование над „Монас Куин“. В тот же вечер я получил приказ утром 29-го выйти из Дувра, чтобы завезти свежую воду в Дюнкерк и вернуться с эвакуируемыми. Все шло благополучно, пока мы не подошли примерно на полмили к Дюнкерку; там корабль подорвался на mine и затонул в течение двух минут. Оставшиеся в живых были подобраны эсминцем "Вэнкуишер"».*

С войскового транспорта «Киллерни», находящегося на подступах к Дюнкерку, видели, как затонул «Монас Куин». Примерно через час «Киллерни» пришвартовался к молу и принял на борт 800 человек.

Когда «Киллерни» находился на обратном пути, до предела забитый людьми, он подвергся артиллерийскому обстрелу из Гравлина. За сорок минут по кораблю было выпущено около 90 снарядов. Один из них разорвался над палубой корабля, и в результате восемь человек были убиты и тридцать — ранены. Несколько позже корабль был обстрелян пулеметным огнем с самолета.

В 19.00 адмирал Рамсей был оповещен по телефону из штаба в Дё-Панне, что Дюнкеркская гавань забита поврежденными кораблями и всю эвакуацию нужно проводить с необорудованного берега.

Следует сказать, что многочисленные потери, лишь частично обрисованные здесь, были прямым результатом того, что немцы в этом

районе использовали два воздушных флота. В сообщении германского авиационного командования за этот день указывалось, что «вся мощь воздушных ударов была направлена против многочисленных торговых судов, действовавших в этом районе моря, и против эскортирующих их военных кораблей»<sup>[66]</sup>.

Удары по оборонительному поясу вокруг Дюнкерка и по отступающим армиям фактически прекратились, и начиная с полудня на Дюнкеркский порт и прилегающие к нему районы Дуврского пролива обрушились бесконечные воздушные атаки. Решение английского авиационного командования об удвоении численности самолетов в каждом воздушном патруле, принятое под влиянием тяжелых потерь за 26 и 27 мая, означало, что промежутки времени между патрульными полетами будут значительно увеличены. Именно в эти промежутки суда, занятые эвакуацией, несли наиболее тяжелые потери. 27 мая было двадцать три патрульных вылета, а 29-го — только девять. Когда патрули находились над районом Дюнкерка, воздушные атаки противника большей частью срывались. Бывали, однако, случаи, когда, несмотря на увеличение мощи английских воздушных патрулей, они целиком были заняты борьбой с истребителями противника, и бомбардировщики беспрепятственно наносили свои удары. Английская авиация в этот день потеряла 19 истребителей.

И на этот раз количество сбитых самолетов противника было завышено. Вопреки оптимистическим докладам возвращающихся летчиков, официально немецкие потери были определены в 65 истребителей и бомбардировщиков. Кроме того, 4 самолета считались сбитыми огнем корабельной артиллерии. Однако по немецким данным, полученным после войны, германская авиация в этот день потеряла только 18 самолетов.

Днем 29 мая английское Адмиралтейство решило, что руководство действиями флота в районе Дюнкерка должно быть усилено. Хотя при этом не было намерения в какой-либо мере подменять капитана 1-го ранга Теннанта, как старшего морского начальника Дюнкеркского района, контр-адмирал Уэйк-Уокер был назначен «руководить действиями кораблей у бельгийского побережья». Формулировка эта довольно странная, так как большая часть его функций была связана с французским побережьем. Он отбыл из Англии в тот же вечер вместе с капитанами 3-го ранга Стефенсоном и Хеллетом, которые были

назначены руководить действиями кораблей соответственно в районах Дё-Панн и Бре-Дюн.

Пока адмирал Уэйк-Уокер находился в пути к своему месту службы, Адмиралтейство пришло к заключению, что потери достигли нестерпимого уровня. Лишь в этот день было потоплено три эсминца, а еще шесть получили различные повреждения. В сочетании с ранее понесенными потерями общие потери достигли такого уровня, при котором возникала угроза для будущих операций.

Первый лорд Адмиралтейства имеет в качестве первой своей обязанности охрану жизненных морских коммуникаций Англии. Флотилии эсминцев являются важным средством для этого. Эсминцев было мало и в начале войны, поэтому такие их потери уже нельзя было далее терпеть. Адмирал Паунд пришел к решению о необходимости вывести современные эсминцы из района Дюнкерка. Все корабли типа «G» были уже выведены из боя. Он приказал адмиралу Рамсею вывести все корабли типов «H», «I» и «J» из операции «Динамо». Оставалось еще пятнадцать эсминцев старых типов. Зная, что потери подрывают его усилия, что оставшиеся у него эсминцы могут эвакуировать за сутки не более 17 тысяч человек и что они до сих пор являлись опорой эвакуации, адмирал Рамсей был тем не менее вынужден согласиться с этим решением.

Несмотря на катастрофическое положение, несмотря на тяжелые последствия отказа от использования Дюнкеркского порта, за эти 24 часа в Англию было вывезено 47 310 человек.

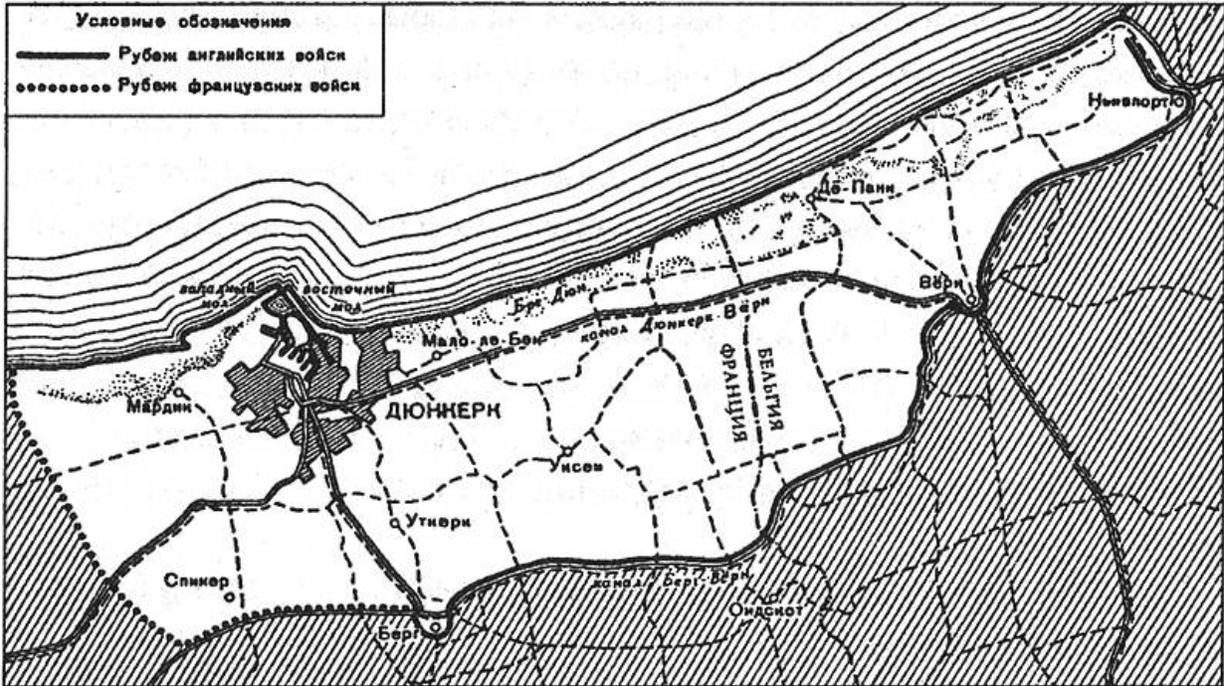
## ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ. ЧЕТВЕРГ, 30 МАЯ

*Неблагоприятная погода, сильно затруднившая действия авиации, лишила нас возможности рассчитывать на достижение даже моральной победы в этом поединке... В 1940 году мы не знали, что Англии и Франции удалось эвакуировать около 300 тысяч человек. По нашим подсчетам непостижимой была цифра, даже в три раза меньшая.*

*Фельдмаршал Кессельринг*

В четверг, 30 мая, английские экспедиционные силы и уцелевшие части 1-й французской армии завершили отход на оборонительные позиции дюнкеркского плацдарма. Перед этими позициями остались только части, оборонявшие Берг и окраины Верна, а также подвижные подразделения, поддерживавшие соприкосновение с наступающим противником.

Войска северной группировки, ранее занимавшие всю территорию Северной Франции от линии Мажино и всю территорию Бельгии до реки Диль, теперь были зажаты на узком заболоченном прибрежном участке, покрытом песчаными дюнами и каналами. На западе французские войска занимали участок от побережья по Мардикскому каналу и далее до окраин Берга, общей протяженностью около 18 километров. Далее части английских экспедиционных сил оборонялись на участке по каналу Берг, Вёрн, Ньивпорт и по реке Изер до моря. Общая протяженность участка около 34 километров (схема 9).



*Схема 9. Рубеж обороны дюнкерского плацдарма к 30 мая*

Ширина каналов, на которых оборонялись английские войска, на некоторых участках едва превышала ширину обычного противотанкового рва. Однако крутые берега и значительная глубина каналов не позволяли противнику прорвать оборону силами танковых войск. Отдельные участки местности перед каналом были затоплены, но из-за отсутствия надлежащего руководства у французов не везде это было сделано своевременно. Английские войска оборудовали свои позиции вдоль самого берега канала. На переднем крае были установлены пулеметы, а в тылу передовых позиций разместилась артиллерия.

Сколько же времени могли обороняться войска, оказавшиеся на узком дюнкерском плацдарме?

В полночь военное министерство получило из штаба Горта сообщение, что «оборонительные позиции на дюнкерском плацдарме долго удерживать невозможно».

В течение дня соединения группы армий «А» и группы армий «Б» выдвигались к оборонительным позициям союзных войск. Немецкое командование все еще не могло оправиться от растерянности, которая охватила его в среду. 4-й армии была поставлена задача наступать в направлении Берга, выдвинув в первый эшелон подвижные части. В

среди командующий 4-й армией донес, что подчиненные ему войска практически безуспешно пытались продвинуться вперед, так как «противник оказывал упорное сопротивление». Теперь он возражал против использования подвижных войск в первом эшелоне на том основании, что они неизбежно понесут большие потери. Группе Клейста было приказано выдвинуться и подвергнуть дюнкеркский плацдарм артиллерийскому обстрелу из 100-мм орудий. В 15.00 Главное командование сухопутных войск (ОКХ) одобрило приказ на наступление. Командующий 4-й армией доложил о готовности армии, но одновременно сообщил, что по распоряжению командующего группой армий «Б» 6-я армия отведена на отдых. На запрос Рундштедта о том, известно ли штабу 4-й армии, что 8-й авиагруппе приказано во второй половине дня осуществить массированный налет на Дюнкерк, начальник оперативного отдела штаба 4-й армии ответил: *«Создалось впечатление полного бездействия на фронте, кажется, что никого больше не интересует Дюнкерк...»*

Выяснилось, что практически отсутствуют боеприпасы для средней артиллерии. Неразбериху удалось устранить только к исходу дня, когда было решено возложить руководство всеми действиями против плацдарма на командующего 18-й армией, входившей в состав группы армий «Б». Войска группы армий «А» были полностью отстранены от боевых действий против дюнкеркского плацдарма, и таким образом Рундштедт наконец добился своего.

30 мая было последним днем действий войск Рундштедта против дюнкеркского плацдарма. С наступлением темноты танковые дивизии начали отводиться для перегруппировки перед наступлением в южном направлении в глубь Франции. В течение дня 30 мая была предпринята только одна серьезная попытка форсировать канал севернее Верна — но она, несмотря на мощную артиллерийскую подготовку, успеха не имела. В 22.00 немецкие части возобновили атаки и форсировали канал, но после энергичной контратаки англичан были вынуждены отойти обратно за канал.

\*\*\*

В Дувре в этот день адмирал Рамсей стоял перед сложной проблемой. Почти сразу после полуночи он получил донесение, что «оборонительные позиции на дюнкеркском плацдарме долго удерживать невозможно». С другой стороны, он понимал, что без

использования крупных эсминцев нельзя значительно увеличить темпы эвакуации войск с плацдарма. В распоряжении адмирала Рамсея оставалось всего 15 небольших эсминцев старых типов. По его расчетам, на этих эсминцах можно было эвакуировать примерно 17 тысяч, на войсковых транспортах — 9500 и на других судах — еще около 15 тысяч, всего, следовательно, около 42 тысяч человек в сутки. Учитывая общую численность войск, оставшихся, по данным адмирала Рамсея, на дюнкеркском плацдарме, необходимо было эвакуировать до 55 тысяч человек в сутки.

В начале дня Рамсей еще не имел сведений о состоянии дюнкеркского мола после разрушений, причиненных авиацией противника накануне вечером. На рассвете к молу был послан эсминец «Вэнкуишер» с задачей выяснить обстановку. Около 6.00 с борта эсминца было получено донесение о том, что, несмотря на разрушения на внутренней стороне мола, им можно пользоваться.

Были и некоторые другие благоприятные моменты в обстановке. С вечера истекшего дня противник не подвергал бомбардировке плацдарм союзных войск. Погода улучшилась, сила прибоя уменьшилась, низкая облачность и дым от горевших бензохранилищ окутывали прибрежную полосу, закрывая значительную часть дюнкеркского рейда. Эти обстоятельства подтверждают ту оценку обстановки, которая дана Кессельрингом в эпиграфе к данной главе. Растерянность, охватившая немецкое командование в этот день, в известной мере объяснялась тем, что, хотя 8-я авиационная группа была использована для нанесения удара всеми силами по Дюнкерку, крупного удара не получилось. Английское истребительное командование организовало патрулирование над районом плацдарма силами трех-четырех эскадрилий в каждый вылет и обеспечило таким образом отражение попыток бомбардировочной авиации противника пробиться к Дюнкерку.

Важным благоприятным фактором было и то обстоятельство, что еще с самого начала суток к побережью начали прибывать все новые малые суда. К исходу дня была использована уже целая армада судов самого различного вида и размеров. Кроме того, командование сухопутных войск на плацдарме, наконец осознав огромные трудности погрузки войск на суда с необорудованного побережья, организовало строительство причалов, используя для этой цели подручные

материалы и понтоны. Эти импровизированные причалы, конечно, не могли принять крупных судов, но были вполне пригодны для небольших судов. Таким образом, темпы эвакуации войск с плацдарма значительно возросли.

К полудню Горт и Рамсей наконец получили ясные указания о том, что им следовало предпринять. Премьер-министр созвал заседание комитета начальников штабов, в котором приняли участие министры видов вооруженных сил и начальник штаба Горта генерал Паунелл, поздно ночью накануне прибывший из Дюнкерка. На заседании была всесторонне рассмотрена обстановка, сложившаяся на плацдарме и на море.

Черчилль собственноручно написал приказ Горту:

*«Продолжайте оборонять занимаемые позиции до последней возможности с тем, чтобы прикрыть и обеспечить успешно проводимую в настоящее время эвакуацию войск. Донесения представлять каждые три часа через Дё-Панн. Если мы сможем сохранить связь с плацдармом, то передадим приказ об эвакуации Вас и Вашего штаба в Англию, как только состав вверенных Вам войск уменьшится до размеров, позволяющих назначить для руководства их действиями одного из командиров корпусов. Назначить этого командира надлежит немедленно.*

*В случае отсутствия связи Вы должны передать командование и отбыть в Англию, когда на плацдарме останется не более трех дивизий. Этого требует воинский устав, и самостоятельного решения по данному вопросу Вы принять не можете. С политической точки зрения нет никакой необходимости давать противнику шанс захватить Вас в плен, если в Вашем распоряжении останется лишь небольшое количество сил. Назначенному Вами командиру корпуса следует отдать приказ продолжать оборону плацдарма совместно с французскими войсками и обеспечивать эвакуацию из Дюнкерка или с необорудованного побережья. Однако, когда, по его мнению, организованная эвакуация станет невозможна и дальнейшее сопротивление бесцельно, назначенному Вами командиру разрешается, по согласованию со старшим французским начальником, капитулировать с соблюдением формальностей, чтобы избежать бессмысленного кровопролития».*

Кроме того, по настоянию Черчилля было принято решение о том, чтобы предоставить французским войскам равные возможности для эвакуации не только на французских, но и на английских кораблях и судах.

Одновременно с заседанием, которое проводил Черчилль в Лондоне, проходило совещание офицеров штаба Горта с адмиралом Рамсеем. Рамсей был информирован, что, по мнению Горта, имеется возможность удерживать круговую оборону плацдарма до начала дня 1 июня и что к этому времени на плацдарме останется только арьергард английских экспедиционных войск численностью около 4 тысяч человек. На этом совещании было принято решение о темпах эвакуации в ближайшие двое суток, чтобы выполнить эту задачу. Было решено создать резерв небольших транспортных судов и буксиров, на которых адмирал Рамсей рассчитывал эвакуировать последние подразделения арьергарда и береговые партии в период с 1.30 до рассвета 1 июня. Окончательное решение предполагалось принять в 14.00 31 мая в зависимости от хода эвакуации главных сил.

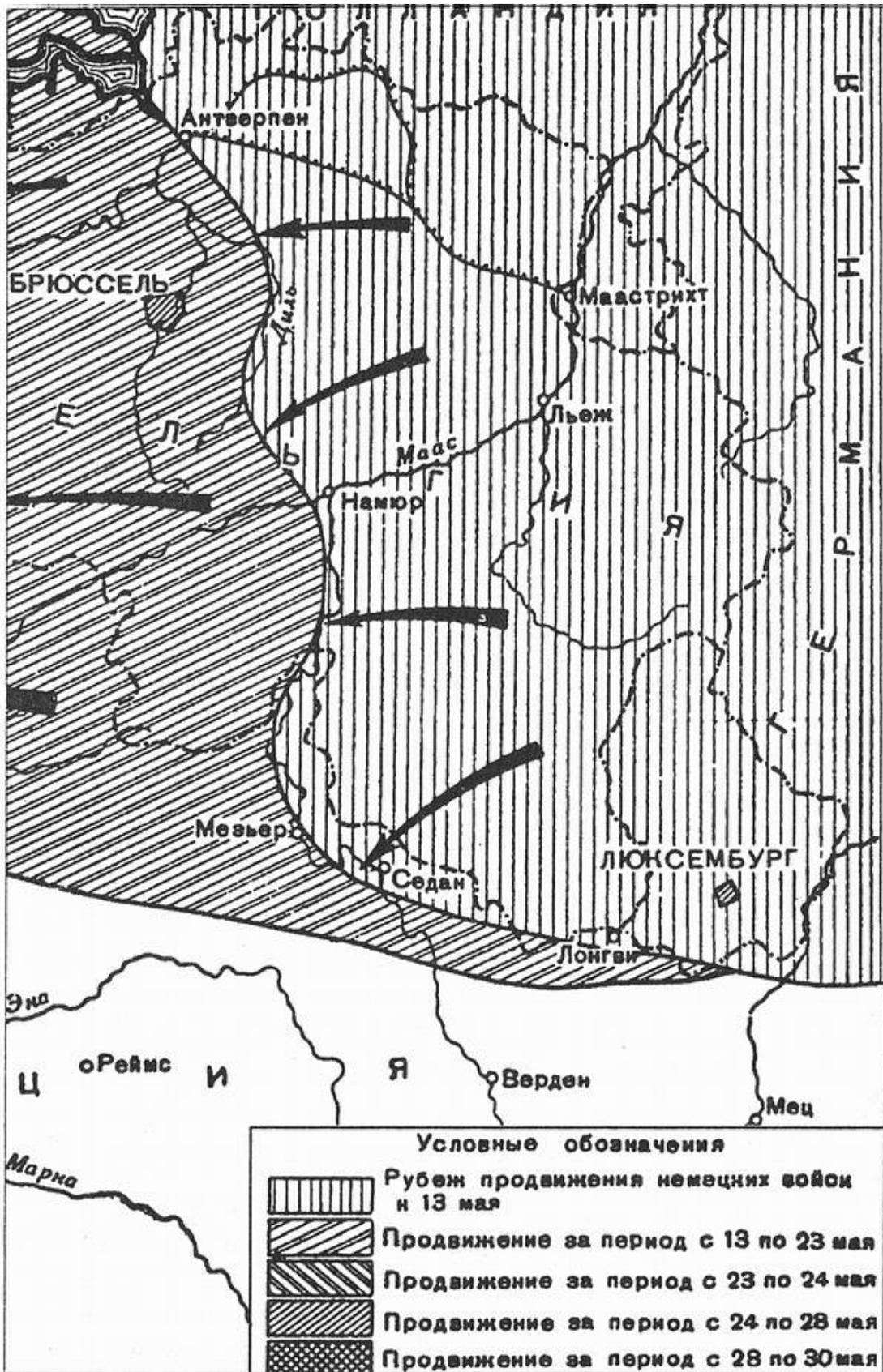
\* \* \*

Бои на оборонительных позициях вокруг плацдарма и деятельность штабов в Лондоне и Дувре лишь подчеркивали огромные масштабы и сложность эвакуации.

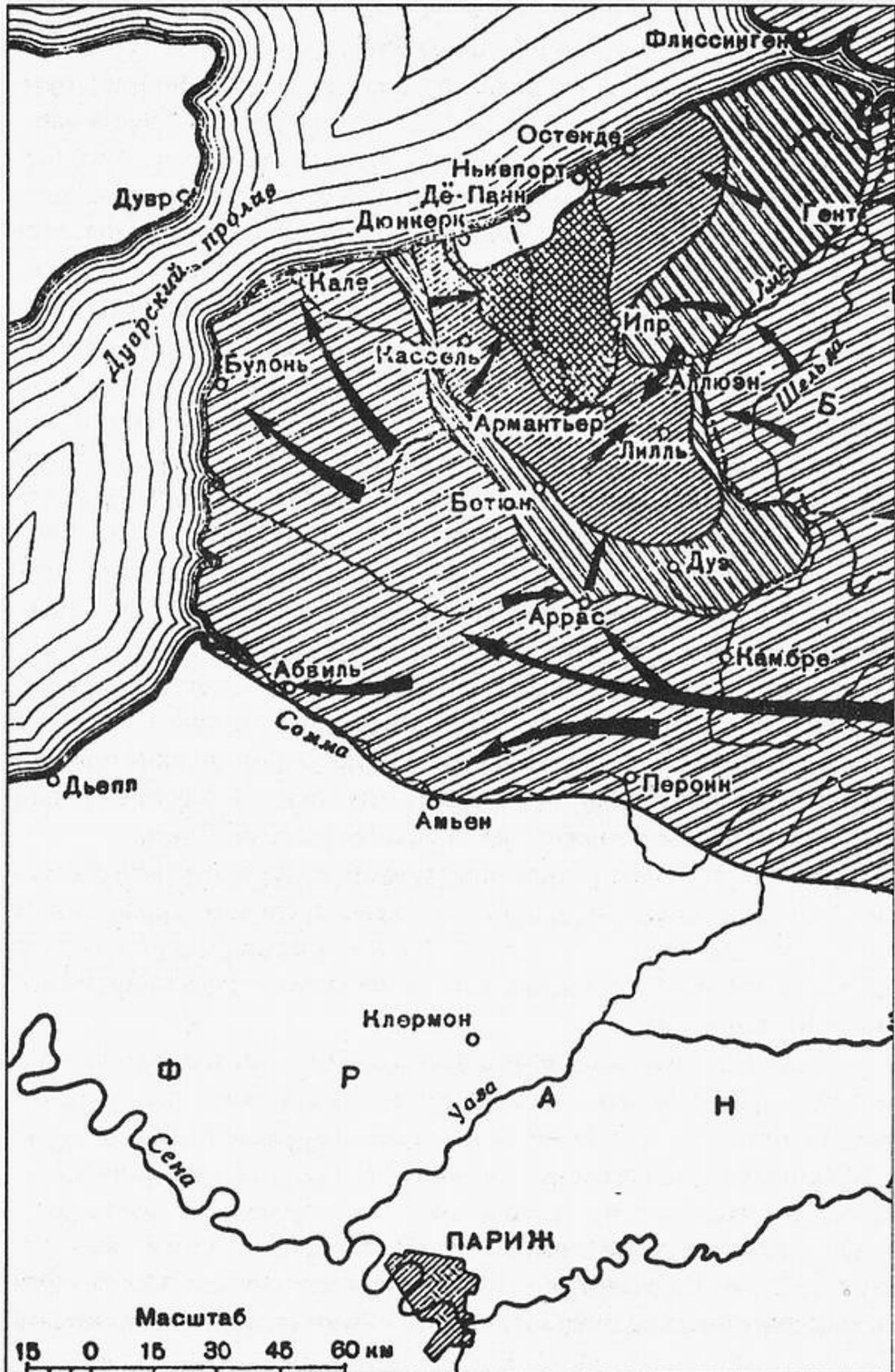
На первый взгляд, утром этого дня английское командование все еще пребывало в состоянии растерянности. Отсутствие точных данных о состоянии мола, трудности обеспечения бесперебойной связи, значительная удаленность одного участка погрузки на побережье от другого, слабая организация связи между войсками на берегу и транспортными судами в море не могли не вызвать известной сумятицы, но на рассвете адмирал Уэйк-Уокер, начал наводить порядок в прибрежных водах. Несмотря на то что ему пришлось в течение суток переносить свой флаг с одного корабля на другой, контроль, налаженный адмиралом Уэйк-Уокером был достаточно эффективен. Подтверждением этому служат результаты действий эсминцев. За один день 30 мая каждым из семи эсминцев, участвовавших в эвакуации войск, в Дувр было доставлено более 1000 человек.

Однако задача эсминцев не ограничивалась эвакуацией войск. Они несли дозорную службу на всем пространстве до берегов Голландии, прикрывали транспортные суда от нападения немецких торпедных

катеров, которые нанесли такой большой урон транспортам в ночь на 29 мая, и вели активную борьбу с подводными лодками противника. В районе Нивпорта и Мардика эсминцы вели контрбатарейную борьбу с немецкой артиллерией, подвергавшей обстрелу транспорты, у побережья плацдарма. Эсминцы действовали поодиночке и группами, нанося мощные удары по выявленным на плацдарме силам противника. Пожалуй, в течение всей войны, вплоть до ожесточенных боев у острова Окинава<sup>[67]</sup>, эсминцы не использовались так интенсивно и разнообразно на протяжении столь продолжительного времени.







*Схема 10. Ход наступления немецких войск за период с 10 по 30 мая*

В течение этого дня не менее интенсивно действовали и французские эсминцы. На рассвете в бухту Дюнкерка вошли пять катеров, побывавших в Англии в течение минувшей ночи. Буквально вслед за ними из Англии отправились миноносцы «Буклэ» и «Бранлеба»<sup>[68]</sup>, а в 9.30 к ним присоединился эсминец «Бурраск». В 14.30 «Бурраск» бросил якорь у набережной Феликса Фора, а час спустя, приняв на борт 700—800 человек, отправился к берегам Англии по маршруту «У». В 16.30, находясь неподалеку от Ньивпорта, эсминец увеличил ход до 28 узлов, чтобы быстрее преодолеть полосу артиллерийского обстрела. Однако неожиданная неисправность в машине вынудила корабль резко уменьшить ход. Немецкая артиллерия, воспользовавшись этим, подвергла эсминец ожесточенному обстрелу. Экипажу эсминца удалось быстро устранить неисправность в машине, и корабль снова увеличил скорость хода до 25 узлов. Однако еще раньше, чтобы выйти из зоны артиллерийского огня, командир эсминца отважился покинуть протраленный фарватер. В результате эсминец попал на минное заграждение, и в 16.45 корабль, подорвавшись на mine, начал тонуть. Все попытки экипажа удержать корабль на плаву оказались тщетными, и в 17.00 эсминец затонул<sup>[69]</sup>.

С миноносца «Бранлеба», который следовал на небольшом удалении от «Бурраска», были спущены на воду три шлюпки, с помощью которых удалось подобрать около 100 человек. Две самоходные баржи, высланные из Дувра, подобрали еще несколько десятков человек, но многие из находившихся на борту «Бурраска» погибли. Спустя два часа все уже было кончено. Миноносец «Буклэ», получивший повреждение во время погрузки у плацдарма, отправился к берегам Англии несколько позже, чем «Бранлеба», и едва добрался до Дувра.

Главную роль в эвакуации французских войск в этот день сыграли суда снабжения, находившиеся в Даунсе и срочно отправленные для перевозки войск с плацдарма. 3 тысячи французских солдат и офицеров были погружены на пять таких судов и благополучно доставлены в Англию.

Командование французского флота в этот день приняло неудачное решение прекратить использование посыльных катеров для эвакуации войск, хотя эти небольшие по размерам и маневренные катера были исключительно удобны для действий в ограниченных водах Дюнкеркской бухты. Катерам было приказано прикрывать конвои, перевозившие эвакуируемые с плацдарма части французских войск из Саутгемптона в Брест. Три из этих катеров вечером 30 мая совершили последний рейс в Дюнкерк по своей собственной инициативе, но к рассвету следующего дня все катера прекратили свои действия в районе плацдарма.

Полученное известие о том, что вход во внутреннюю гавань Дюнкерка блокирован, явилось причиной прекращения использования мола войсковыми транспортом. Четыре транспорта находились в районе Дюнкерка, но об их действиях в Дувре ничего не было известно, поэтому отправка других транспортов в Дюнкерк была прекращена до того момента, когда поступило донесение с эсминца «Вэнкуишер». Несмотря на все эти трудности, темпы эвакуации войск с дюнкеркского плацдарма оставались довольно высокими. Войсковой транспорт «Сент Хельер» был одним из первых судов, вернувшихся в Англию. Он доставил свыше 2 тысяч человек. В донесении капитана транспорта отмечалось, что судно на пути следования в Англию подверглось нападению самолетов противника, в бою с которыми один из них был сбит. Ночью транспорт прибыл в Дувр.

Войсковой транспорт «Роял Соврин», совершивший накануне два рейса, закончил погрузку в 5.30, а в 11.35 судно уже доставило войска в Маргет. Спустя полтора часа «Роял Соврин» был уже снова на пути в Дюнкерк.

Вместе с транспортом успешно действовали госпитальные суда. Этим судам, имевшим большую осадку, приходилось испытывать те же трудности, что и транспортом, лавируя перед входом в Дюнкеркский порт.

Ночью госпитальное судно «Айл оф Гернси» прибыло в Дюнкерк и в 2.15 приняло на борт 490 раненых. В донесении капитана судна отмечалось:

*«Перед входом в порт мы наблюдали страшную картину: море кишело людьми, умолявшими о помощи, — вероятно, только что был потоплен транспорт. Два эсминца были заняты спасением этих*

*несчастных. Лавируя между кораблями и группами барахтающихся в воде людей, мы вышли в море и направились к Дувру. Мы не могли остановиться и оказать помощь в спасении людей с затонувшего транспорта — это грозило гибелью нам, так как мы скоро стали бы легкой добычей для самолетов противника, круживших над портом и имевших возможность легко обнаружить в зареве огня, охватившего портовые сооружения, наше сверкающее белизной окраски судно. Переход прошел сравнительно спокойно, за тем исключением, что недалеко от Дувра нам пришлось отклониться от намеченного маршрута, чтобы обойти новое минное поле. Об этом нас своевременно предупредил сторожевой катер, высланный из Дувра».*

Так действовали крупные транспорты и суда. Их действия дают представление о том, что происходило в районе Дюнкерка в целом. Но с течением времени все большую и большую роль стали играть малые суда.

Эвакуация войск с плацдарма осуществлялась в течение всей первой половины дня. Судя по данным, поступавшим в штаб, руководивший операцией «Динамо», число эвакуированных возрастало, несмотря на временную задержку с использованием мола и вопреки трудностям, которые приходилось испытывать в организации погрузки.

Однако адмирал Рамсей не был удовлетворен таким увеличением числа эвакуируемых. Хотя английский флот в этот день не потерял ни одного эсминца, урон был все же велик. Был потоплен французский эсминец «Бурраск», а несколько английских транспортов, получив серьезные повреждения, вышли из строя.

Эсминцы и крупные транспорты играли главную роль в планах адмирала Рамсея. Расчет их возможностей со всей очевидностью показал, что невозможно было сохранить такие темпы эвакуации, которые обеспечили бы решение задачи с учетом численности войск на плацдарме.

В полдень Рамсей связался по телефону с начальником Главного морского штаба. Этот разговор, очевидно, был полон драматизма. Мотивы, по которым начальник штаба приказал Рамсею освободить крупные эсминцы от выполнения задач в районе Дюнкерка, были вполне справедливы. Эсминцы были необходимы для сохранения равновесия в силах военно-морского флота и для сопровождения важных конвоев. Все это было в перспективе, а пока Рамсей должен

был решать текущую задачу. О всех требованиях будущего пришлось забыть сейчас, когда в районе Дюнкерка оставались тысячи людей, как англичан, так и французов, бесконечным потоком стремившихся к побережью, сдерживавших натиск противника на позициях вокруг плацдарма. Хотя Рамсей думал о выполнении текущей задачи, успех ее выполнения был неразрывно связан с планами на будущее.

Речь шла о спасении людей, которые должны были составить ядро новых формирований, обеспечить оборону Британских островов в условиях угрозы вторжения противника. Никаких документов о содержании телефонного разговора между первым лордом Адмиралтейства и адмиралом Рамсеем не сохранилось. Никто не знает, как проходил этот разговор. Известно лишь одно: адмиралу Рамсею удалось добиться удовлетворения своих требований. В 15.30 эсминцам «Харвестер», «Хэвант», «Айвенго», «Импалсив», «Икарес» и «Интрепид» был отдан приказ немедленно возвратиться в Дюнкерк.

Участие этих эсминцев в эвакуации войск сразу привело к увеличению темпов операции «Динамо». Общая численность эвакуированного личного состава уже превысила лимит, установленный для эвакуации командования и штаба, руководивших обороной плацдарма. Рональд Адам, который руководил отводом войск на последний рубеж обороны, днем 30 мая покинул Дюнкерк на борту эсминца. В 19.15 в Англию отбыл и генерал Брук.

Несмотря на многочисленные трудности, к исходу дня 30 мая общее число эвакуированных за сутки достигло 53 823 человек. Из этого числа 30 тысяч человек было эвакуировано на малых судах с необорудованного побережья.

## ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ. ПЯТНИЦА, 31 МАЯ

Вскоре после восхода солнца ветер в районе Дюнкерка изменил свое направление и подул в сторону берега. Сначала это был легкий ветерок, но постепенно сила его нарастала. Нельзя сказать, что это был шторм, тем не менее измученные и уставшие экипажи судов и солдаты, занятые погрузкой, окончательно выбились из сил. Одно за другим легкие суденышки отбрасывались прибоем на мели и оседали на песок. Попытки снова вернуть их в море все чаще и чаще оканчивались неудачей, по мере того как сила прибоя нарастала. Скоро все прибрежные отмели от Дюнкерского мола до пляжей Дё-Панна оказались усеянными небольшими судами. А в дюнах войска ждали своей очереди эвакуации.

Когда ветер рассеял стоявшую над Дюнкерком пелену тумана и дыма, немецкой артиллерии удалось пристреляться к объектам в порту. Причалы начали подвергаться все более и более ожесточенному обстрелу. Вражеские снаряды ложились точнее и точнее. У Ньивпорта противник, подтянув артиллерию к реке Изер, начал утром обстреливать пляжи Дё-Панна, корректируя огонь с аэростатов.

С рассветом на восточном участке обороны начался отвод войск 2-го корпуса. Горт и адмирал Абриаль решили, что ввиду усилившегося натиска противника в районе Верна необходимо отойти на старые позиции, оборудованные вдоль франко-бельгийской границы. Эти позиции рассматривались как отсечные для этого участка фронта, поэтому на них располагались уцелевшие в боях части 12-й французской дивизии. Решение об отходе означало, что союзники лишались контроля над участком побережья протяженностью около 15 километров, создавалась угроза артиллерийского обстрела Бре-Дюна, и побережье у Мало-ле-Бена оказывалось под угрозой захвата противником.

Принятое Гортом решение означало также, что он выполнил свою задачу. После отхода на новые позиции в распоряжении союзников оставался такой небольшой участок территории и такие небольшие силы, что дальнейшее пребывание Горты на плацдарме согласно ранее

полученному им приказу было уже нецелесообразно, и он должен был передать командование одному из своих подчиненных генералов.

Горт последний раз посетил адмирала Абриаля в бастионе № 32 с тем, чтобы «согласовать план эвакуации английских и французских войск». Во время этой встречи он предложил генералу Фагальду и генералу де ла Лоранси эвакуироваться в Англию вместе с ним, но получил отказ. Тогда Горт в последний раз обратился с просьбой разрешить ему остаться в Дюнкерке до конца. В этой просьбе ему было отказано, и он отдал свой последний боевой приказ.

Кроме того, Горт отдал необходимые распоряжения генерал-майору Александеру, назначенному командиром 1-го корпуса, из состава которого предполагалось выделить арьергард. В боевом приказе указывался порядок отхода войск 2-го корпуса в ночь с 31 мая на 1 июня. Оборона рубежа должна была прекратиться к 23.00 31-го. С 18.00 31 мая 50-я дивизия включилась в состав войск 1-го корпуса и должна была занять оборону на франко-бельгийской границе и действовать вместе с находящимися там французскими войсками.

\*\*\*

Сообщения, полученные адмиралом Рамсеем в Дувре утром 31 мая, были весьма тревожными. Погрузка войск на необорудованных участках побережья становилась невозможной, не меньшую опасность представляла погрузка войск на молу. Рамсей не имел никаких сообщений о войсковых транспортах, отправившихся к плацдарму ночью; ни один из них не вернулся к берегам Англии. Он не мог рисковать, бесконечно увеличивая у плацдарма количество наиболее необходимых ему судов. Хотя активность действий немецкой авиации снизилась, было бы равносильно самоубийству увеличивать число объектов для нападения противника: в районе плацдарма уже находилось десять войсковых транспортов и три плавучих госпиталя. О судьбе их ничего не было известно. В восьмом часу утра Рамсей отдал приказ временно прекратить отправку судов к плацдарму.

В действительности же обстановка была не такой тяжелой, как казалось Рамсею в Дувре. До рассвета погрузка войск проходила успешно. К рассвету на многих участках побережья уже не оставалось английских войск. Однако все больше и больше французских войск прибывало к молу и прилегающим участкам побережья.

Численность французских войск определить было трудно, поскольку англичане и французы пользовались различными методами подсчета. По данным адмирала Рамсея, к исходу дня 30 мая было эвакуировано 4271 человек. В этот день Рамсей получил от Адмиралтейства официальное указание о том, что «английские и французские войска должны иметь равные возможности эвакуации на кораблях и судах английского флота». Это сильно повлияло на расчеты Рамсея. Пришлось увеличить число транспортов, чтобы обеспечить эвакуацию всех оставшихся на плацдарме английских войск. Просьба Рамсея была удовлетворена так же безоговорочно, как он сам удовлетворял все предъявлявшиеся к нему требования.

В течение ночи противник провел интенсивную постановку минных заграждений с самолетов, а в 6.00 эсминец «Вайми» обнаружил подводную лодку противника вблизи английского побережья у Гудвина.

Генерал Брук прибыл в Дувр в 7.15 и после короткого отдыха вместе с генералом Адамом отправился к адмиралу Рамсею, с которым Брук был знаком по совместной работе в имперском военном колледже. Как отмечает Брайант в книге «The Turn of the Tide», Брук заявил впоследствии:

*«Если бы мы не были давними знакомыми, то я у верен, что было бы трудно добиться изменения тех решений, которые он принял раньше. Рамсей рассчитывал предпринять еще одно сверхчеловеческое усилие и закончить эвакуацию за 24 часа. Я сказал ему, что при таких темпах невозможно будет эвакуировать все, что оставалось на плацдарме, и что следует попытаться растянуть операцию еще на несколько дней...»*

Адмирал Рамсей не упоминает об этой встрече в своих мемуарах, и нет каких-либо доказательств того, что после нее произошли какие-либо изменения в плане действий на 31 мая. Наоборот, в сводке о боевых действиях содержатся сведения, свидетельствующие как раз об обратном. Во время совещания с офицерами штаба Горта Рамсей утром 30 мая утвердил план, согласно которому намечалось перебросить из Рамсгета специальный резерв небольших судов, чтобы, если позволит обстановка, в предрассветные часы эвакуировать максимальное количество войск из района Дюнкерка. Поступившие утром данные о количестве эвакуированных войск были вполне удовлетворительными, и, когда был произведен общий подсчет, стало очевидным, что

намеченный план эвакуации успешно осуществляется. Исходя из этого адмирал Рамсей и отдал приказ об использовании своего последнего резерва судов, которые отплыли из Рамсгета в 13.00 31 мая.

Тем временем, как уже отмечалось выше, лорд Горт счел возможным изменить свой первоначально намеченный план. Вскоре после полудня адмирал Рамсей получил сообщение о том, что эвакуация арьергарда английских экспедиционных войск перенесена в ночь на 2 июня, что части 2-го корпуса в районе Ньивпорта предполагается отвести с оборонительных позиций к побережью, что подразделениям, уже находившимся на побережье в районе Бре-Дюн и Мало-ле-Бен, приказано занять всю прибрежную полосу до мола и что суда, направленные из Рамсгета, предполагается использовать для эвакуации войск 2-го корпуса из района Дё-Панна. В 19.20 суда были по радио поставлены в известность об изменении плана и о том, что эвакуация французских войск из Дюнкерка и с пляжей Мало-ле-Бена будет возобновлена 1 июля на английских и французских судах.

Это были политические решения. А практическая деятельность по эвакуации войск не прекращалась. День 31 мая начался с катастрофы. Французский эсминец «Сироко» вышел из Дувра в 15.00 в четверг по маршруту «У». В Дюнкерке эсминец принял на борт 750 человек из состава 92-го полка и в полночь отправился к берегам Англии. В районе Квинтского буя эсминец был атакован самолетами, сбросившими торпеды. Сначала эсминцу удалось избежать попаданий, но затем торпеда угодила в корму эсминца; вскоре одна бомба угодила в склад боеприпасов на палубе эсминца, а две другие — в мостик. Корабль перевернулся вверх килем и затонул<sup>[70]</sup>.

Польский эсминец «Блискавица» нес патрульную службу в Дуврском проливе. Незадолго до потопления «Сироко» польский корабль также подвергся нападению, но избежал торпедирования. Вскоре с «Блискавицы» увидели поблизости взрыв на атакуемом корабле. Эсминец направился к месту гибели «Сироко» и вместе с английским корветом «Уиджон» принял участие в спасении людей с затонувшего французского эсминца.

Всего лишь за двенадцать часов французский флот понес большие потери — три из его лучших кораблей были потоплены противником<sup>[71]</sup>.

Тем временем эвакуация шла своим чередом. К побережью в районе Дюнкерка один за другим подходили военные корабли и транспорты, быстро грузились и под не прекращавшимся огнем артиллерии противника выходили в море. Вместо транспортов, потопленных за прошедшие дни, в район эвакуации прибывали новые суда из отдаленных портов Англии. Особенно успешно в этот день действовали паромные суда «Хийт» и «Уайтстейбл». Войска на эти суда доставлялись на небольших катерах и лодках. Такой метод погрузки увеличивал время пребывания кораблей в опасной зоне — но иного выбора не было, так как из-за большой осадки эти корабли не могли подойти ближе к берегу.

\* \* \*

Горт наблюдал за ходом эвакуации с борта тральщика «Хиби», находившегося у Дё-Панна. Внезапный удар артиллерии противника вынудил тральщик покинуть свое место. Эсминец «Кейт», попытавшийся подавить батарею противника, которая обстреливала тральщик, вскоре сам подвергся нападению с воздуха, но повреждений не получил. К вечеру огонь артиллерии противника усилился. Эсминец «Вивейшес» получил два прямых попадания.

Именно во время интенсивного обстрела лорд Горт, вернувшийся на берег, снова был доставлен на этот корабль. Офицеры его штаба, использовав шлюпки, с трудом добрались до эсминца «Кейт». К 18.00 штаб английских экспедиционных сил прекратил свою работу. По словам Горты, *«к этому моменту с плацдарма было эвакуировано достаточно большое количество войск, чтобы обеспечить быстрое восстановление боеспособности английской армии в метрополии»*. Это высказывание прозвучало как выражение оптимизма в самый разгар катастрофы.

После убытия Горты командование английскими войсками на плацдарме принял на себя генерал Александер. Прибыв в бастион № 32 для встречи с адмиралом Абриалем, он получил известие, что *«французские войска намерены удерживать позиции от Гравлина до Берга»* (это сообщение трудно понять, так как французские войска оставили Гравлин еще в самом начале эвакуации). С ночи на 27 апреля западный фланг рубежа обороны проходил по Мардикскому каналу. Самому Александеру пришлось осуществлять руководство смешанным англо-французским корпусом на участке от Берга по Мардикскому

каналу и далее до моря. Адмирал Абриаль предложил удерживать оборону на этом рубеже до тех пор, пока большинство войск не будет эвакуировано с плацдарма. На это предложение генерал Александер ответил, что французское командование, по-видимому, не учитывает, что обстановка и на море, и на суше ежеминутно осложняется.

Помимо указанного выше предложения план действий, намеченный французским командованием, предусматривал отход к рубежу Уксем — Гивелде. По мнению генерала Александера, в этом случае немецкая артиллерия оказалась бы настолько близко к главным силам войск союзников на плацдарме, что удерживать плацдарм вряд ли можно было дольше, чем до ночи на 2 июня.

Вполне возможно, что если бы генерал Александер точно знал численность французских войск, которые могли быть использованы для обороны плацдарма, то он изменил бы свое мнение. Но факт остается фактом — этих данных Александер не имел, и доказательством тому служит следующее донесение, отправленное адмиралом Рамсеем 31 мая.

*«Невозможно получить от французов твердых данных относительно:*

- а) численности французских войск, подлежащих эвакуации;*
- б) наличия и типов транспортных судов французского флота;*
- в) планов французского командования об обороне плацдарма и окончательного вывода войск».*

В действительности же рубеж обороны удерживался до 3 июня.

Тем временем, несмотря на все эти неопределенности, эвакуация продолжалась, причем в равной мере и английских и французских войск. До полуночи из Дё-Панна было эвакуировано 5 тысяч человек. К моменту, когда лорд Горт покинул плацдарм, успех эвакуации был уже обеспечен. К берегам Англии в итоге дня было доставлено 68 014 человек, в том числе 15 тысяч французов. К рассвету 1 июня в ходе проведения операции «Динамо» в Англию было эвакуировано всего 200 тысяч человек из состава английских, французских и бельгийских войск.

## ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ. СУББОТА, 1 ИЮНЯ

В течение 1 июня дюнкеркская драма быстро приближалась к своему апогею. В утренние часы английский флот понес настолько тяжелые и важные по своим последствиям потери, что их можно сравнить лишь с потерями в каком-нибудь крупнейшем морском сражении прошлого.

В первые часы суток под покровом темноты эвакуация достигла наиболее высоких темпов. В течение ночи немцы методично бомбили район Дюнкеркского порта. С рассветом мощь авиационных ударов удвоилась. В 5.00 весь район между Дё-Панном и Дюнкерком начал подвергаться интенсивным бомбовым ударам. Истребители приступили к почти непрерывным атакам побережья с малых высот. Вскоре после 5.00 над Дюнкеркским районом начал барражировать первый из английских воздушных патрулей. Сразу же ему пришлось ввязаться в тяжелые воздушные бои. Второй патруль появился в 6.00. Он также встретил исключительно сильное сопротивление.

После этого воздушные патрули не показывались до 9.00. В этот промежуток немецкая авиация неистовствовала. В 7.20 здесь появилась многочисленная группа бомбардировщиков, преимущественно пикировщиков «Юнкерс-87», усиленных двухмоторными бомбардировщиками «Юнкерс-88». Они плотно прикрывались истребителями. В это время в воздухе не было самолетов союзников, и суда, шедшие в узкой, угрожаемой полосе, не имели прикрытия. Эсминцы, отражавшие удары противника в истекшие дни почти ежечасно, нуждались в боеприпасах. Многие из них за короткие стоянки в Дувре не имели времени, чтобы пополнить боекомплект. Времени едва хватало на то, чтобы высадить войска, пополнить горючее, дать экипажу поспать и уйти обратно в море.

В течение нескольких утренних часов союзники потеряли четыре эсминца<sup>[72]</sup> и еще четыре получили серьезные повреждения. Было также потеряно два крупнейших войсковых транспорта и один тральщик<sup>[73]</sup>. На подступах и выходах из порта были видны горящие и

тонущие малые суда. Обломки судов загромождали узкий фарватер канала от буя № 6. Настало время изменить план эвакуации.

В полдень командующий Норским военно-морским районом телеграфировал Адмиралтейству о необходимости «прекратить использование эсминцев у французского побережья в дневное время». В посланном в 18.00 сообщении адмиралу Рамсею из Дюнкерка указывалось:

*«Положение с судами и кораблями становится очень тяжелым; имеются большие потери. Распорядился в дневное время не посылать суда и корабли. В 15.00 прекращена эвакуация войск транспортами. Если оборона вокруг Дюнкерка удержится завтра, в воскресенье ночью закончим эвакуацию войск, в том числе большую часть французских».*

Адмиралтейство приняло решение. Адмирал Рамсей сам пришел к такому же заключению. Адмиралтейство распорядилось на следующее утро с 7.00 приостановить эвакуацию из Дюнкерка. В сообщении адмирала Рамсея указывалось, что он приказал к рассвету увести все суда из Дюнкерка, так как нельзя было далее подвергать их опасности днем. По этому вопросу Рамсей впоследствии писал: *«При таких обстоятельствах становилось ясно, что продолжение эвакуации в дневное время вызовет слишком большие потери в судах, кораблях и людях в сравнении с количеством эвакуируемых войск. И если мы все лее будем настаивать на этом, то темп эвакуации будет автоматически и быстро падать».* Однако с наступлением вечерних сумерек суда должны были снова начать действовать — это не было концом эвакуации.

В этот день критика в адрес английской авиации была особенно резкой. Нелегко сбалансировать масштабы применения воздушных сил в таких условиях. На 1 июня авиацию просили выслать группы прикрытия, начиная с 5.00. За этот день английские ВВС выслали последовательно восемь истребительных групп прикрытия, каждая в составе трех-четырёх эскадрилий. Применение групп прикрытия меньшего состава, как отмечалось выше, еще в начале эвакуации было признано нецелесообразным. В течение 27 мая, например, посылались 23 группы, но они были небольшого состава, и это привело к тому, что противник усилил налеты. Теперь, в субботу 1 июня, вторая группа начала патрулировать в 6.00. После этого был перерыв до 9.00. В середине дня был еще один перерыв. И именно в эти перерывы в

действиях английской авиации прикрытия авиация противника причинила особенно тяжелый урон.

Помимо этого выделялись группы прикрытия из состава авиации береговой обороны и морской авиации. В составе этих групп действовали самолеты самых различных типов.

К концу дня, как было объявлено, английская авиация сбила 78 самолетов противника — это считалось новым рекордом за весь истекший период войны. Однако при более тщательном изучении данных количество сбитых самолетов противника было снижено до 43. В действительности, по немецким данным в этот день германская авиация потеряла лишь 10 истребителей и 19 бомбардировщиков. Из этого количества какая-то часть была сбита огнем кораблей. По данным английских морских сил, корабли сбили в этот день 13 немецких самолетов. Английская авиация в этот день потеряла 31 самолет. Утверждение о качественном превосходстве английской авиации в районе Дюнкерка не имела достаточного основания.

Каково же было положение на сухопутном фронте в часы, когда на море и в воздухе бои достигли критического напряжения?

В 8.00, когда удары немецкой авиации по кораблям достигли максимальной мощности, генерал Александер опять встретился с адмиралом Абриалем и генералом Фагальдом. К этому времени уже стало ясно, что не может быть и речи об успешном завершении эвакуации к рассвету в воскресенье. Александер согласился на изменение первоначального плана. Оборонительный рубеж вокруг Дюнкерка надо было удерживать, как намечалось раньше, до полуночи. После этого, как ему предлагали, следовало отойти на *«плацдарм непосредственно вокруг Дюнкерка и оборонять его всей имеющейся зенитной и противотанковой артиллерией и силами тех войсковых частей, которые еще не погрузились на суда»*.

Оборонительные позиции на линии канала уже подверглись ожесточенным атакам немцев. 1-й полк «Лойал» был вытеснен из Берга и занял новые оборонительные позиции вдоль канала у окраин города. Несколько восточнее противник вторгся на позиции, обороняемые Ворвихширским полком, и захватил плацдарм за каналом. К вечеру 1-й полк «Лойал» в результате энергичной контратаки восстановил здесь положение. Пограничный полк был также оттеснен назад, и с наступлением темноты последние английские части отошли за

расположение французских войск на промежуточный рубеж, который проходил через Уксем и Гивельде. Канал де Ша у Уксема находился менее чем в 7 километрах от побережья. Конец операции был уже очень близок.

\* \* \*

Всего за эти сутки было потеряно тридцать одно судно, еще одиннадцать были серьезно повреждены. Утрата большая. Но уж таков был характер Дюнкеркской операции, что, несмотря на всю тяжесть понесенных потерь, эвакуация шла полным ходом, почти не ослабляя своего темпа. Хотя во время пикирующих атак авиации противника на открытом необорудованном побережье эвакуация приостанавливалась, хотя во время этих атак корабли и суда отводились от берега и из узких проходов, хотя причалы находились под непрерывным обстрелом, посадка войск полностью не прекращалась.

Адмирал Уэйк-Уокер по прибытии в Дюнкерк был поставлен в известность о намерении генерала Александера проводить эвакуацию войск с необорудованного побережья и из Дюнкерка только ночью и об отводе арьергарда на рассвете непосредственно к Дюнкерку. Опасаясь результатов воздушных атак, он вернулся в Дувр, чтобы встретиться с адмиралом Рамсеем. В 19.45 он опять вернулся в Дюнкерк, чтобы руководить ночными действиями по посадке и отправке войск. На совещании, которое он провел с генералом Александером и капитаном 1-го ранга Теннантом, были разработаны подробные мероприятия на ночь. На этом совещании ему сообщили, что французы удерживают рубеж в тылу английских позиций, через который отойдет английский арьергард.

План ночной погрузки был полностью изменен. Новый план адмирала Рамсея предусматривал, что все тральщики и другие небольшие суда должны использоваться для эвакуации из района Мало-ле-Бена — в двух с половиной километрах от Дюнкерка. Непосредственно Дюнкерк должен будет обслуживаться восемью эсминцами и семью войсковыми транспортами. Дрифтеры и другие малые суда должны были войти во внутреннюю гавань. Французские суда должны были использовать дамбу и западный мол, а малые суда — набережную Феликса Фора. Французские рыболовные суда и дрифтеры должны действовать вместе с английскими судами в районе Мало-ле-Бена.

Ночь выдалась очень темная. Временами до шести-семи судов одновременно пытались использовать загроможденные затонувшими судами проходы в порт. Столкновение судов и закупорка прохода происходили непрерывно. Казалось, что замешательство удвоилось по сравнению с другими днями, но это замешательство скорее было кажущимся, чем действительным. Разумные действия командиров кораблей, искусство экипажей, решимость каждого человека — все это вместе давало такой эффект, что сгрудившиеся там суда в конечном счете могли входить в порт и выходить из него с поразительно малыми потерями.

Последние из действовавших ночью в районе Дюнкерка судов задержались там до рассвета. Уже под лучами восходящего солнца они покидали порт, чтобы присоединиться к кавалькаде судов, направляющейся назад к английскому берегу. Над водами, омывающими Дюнкерк, воцарилась тишина. К исходу суток, когда план на 1 июня был завершен, к английскому берегу было благополучно доставлено 64 429 человек. Несмотря на все понесенные потери, 1 июня был днем славы.

## ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 2 ИЮНЯ

В этот день на берегу оставалось 3—4 тысячи человек из состава английских экспедиционных сил. Они образовали отряды и, использовав семь зенитных и двенадцать противотанковых орудий, на протяжении всего дня действовали совместно с французами на промежуточном рубеже.

Данные о численности французских войск были противоречивы. Адмирал Рамсей в Дувре отмечал, что *«количество оставшихся в этом районе французских войск, которое накануне вечером определялось в 25 тысяч, возросло до 50—60 тысяч человек»*. Из-за этой неопределенности планирование эвакуации становилось невероятно трудным. Но был и другой фактор, который в значительной степени предопределял решение, — это количество оставшихся средств эвакуации. В порту не оставалось судов, и, кроме того, он находился под непрерывным огнем немецкой артиллерии, обстреливавшей побережье Дюнкерка на всем его 2-километровом протяжении.

Рассчитывали на то, что за ночь можно будет эвакуировать 25 тысяч человек при условии, если удастся обеспечить быстрый выход войск к пунктам посадки. Поэтому при планировании эвакуации на ночь исходили из этого количества.

Был, однако, один вопрос, который не мог быть предусмотрен планом, — это вопрос об эвакуации раненых. Отправка раненых в это утро фактически прекратилась. Трудности, которые 1 июня встретили госпитальные суда, привели к тому, что эвакуация лежачих раненых была приостановлена. Английские власти решили обратиться с призывом непосредственно к немецкому командованию. Обращение по радио, сделанное в 10.30, гласило: *«Положение с ранеными очень тяжелое. В течение дня должны курсировать госпитальные суда. Ждем, что противник будет соблюдать Женевскую конвенцию и воздержится от нападения»*.

Через два часа после этого обращения по радио паромное судно «Уортинг», которое с начала войны использовалось в качестве госпитального, получило приказ и в 12.55 отправилось в Дюнкерк. В

14.32 судно было атаковано двенадцатью самолетами противника. Несмотря на предпринятые меры противовоздушного маневрирования, две бомбы разорвались в непосредственной близости от судна. Нападение на судно было совершено в обстановке хорошей видимости и вопреки тому, что на корабле имелись все опознавательные знаки госпитального судна, предусмотренные Женевской конвенцией. За время эвакуации войск из Дюнкерка противник неоднократно пренебрегал конвенцией — так же, как он делал это и раньше. С тем же пренебрежением отнесся он и к последнему обращению.

Одновременно с госпитальным судном «Уортинг» такое же судно «Париж» получило приказ в 15.00 выйти на Дюнкерк. В 14.30 радист «Парижа» перехватил радиограмму с «Уортинга» о нападении самолетов противника и тут же вслед за первой радиограммой — вторую, о том, что корабль на полной скорости возвращается назад, капитан «Парижа» отправил на берег радиограмму, в которой запрашивал указания, следует ли судну, ввиду нападения на «Уортинг», продолжать выполнять полученный приказ. В 16.48 ему было дано указание продолжать выполнение приказа. Вскоре «Париж» также подвергся нападению. Два самолета сбросили на него бомбы, которые разорвались в непосредственной близости, повредили паропровод в машинном отделении и вывели из строя некоторые вспомогательные механизмы корабля. Спустя четверть часа еще одна группа в 15 самолетов атаковала судно и одна бомба причинила дополнительные повреждения кораблю. Судно пришлось покинуть.

Оборона дюнкеркского плацдарма продолжала держаться. К западу от Дюнкерка в районе Мардика противник не предпринимал серьезных атак, хотя имел здесь много артиллерии, чтобы воспрепятствовать движению судов. Войска твердо удерживали оборонительный рубеж, проходивший вдоль старого Мардикского канала на Спикер, затем вдоль главного канала на Берг, а оттуда через Уксем и Гивельд к старым укреплениям на франко-бельгийской границе и далее к морю.

Обычный путь на Дюнкерк с юга, как уже упоминалось, пролегает по главной дороге, которая идет через Берг, параллельно широкому каналу, связывающему Берг с Дюнкерком, и уходит почти прямо на север к окраине Дюнкерка. Успешная оборона стыка этого канала с каналом, соединяющим Берг с Ньивпортом, до сих пор удерживала немцев от попыток прямого удара — но предпринятые ими атаки на

восток от этой дороги в направлении Тетегема ставили под угрозу новый рубеж обороны.

Поэтому французы в 6.00 нанесли здесь удар. Хотя начался он энергично, в результате двух последовательных атак с воздуха (силами более 50 самолетов каждая) наступление было приостановлено, а затем окончательно захлебнулось у Нотр-Дам-де-Нэж. В 9.00 было решено отойти на канал Моэр против Тетегема. Этот рубеж удерживался в течение дня.

На другой стороне главного пути к Дюнкерку противник оказывал все усиливающееся давление в районе Спикера и к исходу дня прорвал оборону, вынудив оборонявшиеся войска к общему отходу. Сильные оборонительные позиции в сложном переплетении каналов и дорог, ведущих из Берга на Дюнкерк, по-видимому, удержали немцев от прямого фронтального удара, и они пытались найти обходный путь продвижения. Однако с наступлением темноты они прекратили активные действия.

За время обороны вокруг дюнкеркского плацдарма ночные атаки были редки и почти никогда не проводились настойчиво. Это объясняется главным образом характером местности, изрезанной судоходными каналами и бесчисленными широкими и узкими дренажными канавами. Поэтому когда ночью суда начали подходить к Дюнкерку, оборонительные позиции вокруг города продолжали удерживаться войсками.

К исходу суток 2 июня последние остатки английских экспедиционных сил направлялись к судам. Около 23.30 последнее судно, до предела заполненное войсками, покинуло Дюнкерк.

Так закончилась еще одна глава в истории английской армии, глава, начавшаяся всего лишь три недели назад продвижением английских экспедиционных сил сквозь препятствия бельгийской границы и быстрым маршем через поля Бельгии. Так закончилось великое отступление, одно из крупнейших за всю военную историю. Так была утрачена Гитлером возможность покончить с военной мощью Англии.

В 23.30 капитан 1-го ранга Теннант, старший морской начальник Дюнкерка, отправил короткое донесение: *«Английские экспедиционные силы эвакуированы»*.

\* \* \*

До сих пор посадка французских войск на суда протекала благополучно и быстро. Пока заканчивалась эвакуация английских экспедиционных сил, французские войска отправлялись большими партиями, но теперь наступила задержка.

Невозможно дать достаточно полное объяснение этой неудаче. В Дувре полагали, что французские войска были задержаны на плацдарме для нанесения удара, который намечался на конец дня. Находившиеся вдали от побережья французские части при сложившихся обстоятельствах неохотно шли на эвакуацию, и трудно было заставить их дробиться и разрозненными группами идти на посадку. Кое-где высказывается мнение, что это также послужило причиной замедления хода эвакуации. Французский историк Жак Мордаль отвергает это мнение. Он утверждает, что войсковые части, которые уже вышли к молу и в район непосредственно за ним, к моменту прекращения эвакуации на рассвете 2 июня широко рассредоточились на песчаных дюнах за Мало-ле-Беном и окопались там. Отсутствие связи, а возможно, и неправильное уяснение вопроса о том, сколько времени потребуется, чтобы вернуть войска к месту посадки, в совокупности привели к срыву эвакуации французов.

Однако ни один из этих доводов Мордаля не представляется убедительным. Истинный и прискорбный факт заключается в том, что еще незадолго до полуночи посадка войск на суда полностью прекратилась.

В 00.30 адмирал Уэйк-Уокер сообщил в Дувр, что у причала Дюнкерка стоят четыре корабля, но французские войска на посадку не прибыли. В 1.15 он опять сообщил, что *«кораблей много, а войск нет»*.

В отдаленных районах порта, особенно у западного мола, войска были. Это место было предназначено для французских судов. При создавшихся условиях нельзя было вносить изменения в план, рассчитанный на использование восточного мола, поэтому суда одно за другим, прождав положенное время, снимались с якоря и пустые уходили в море<sup>[74]</sup>. За эти часы осталось не использовано на судах 10 тысяч мест. С рассветом движение прекратилось. Только небольшая группа французских войск пришла к восточному молу. Транспорт «Медуэй Куин» принял на борт максимально возможное количество людей, всего 723 человека.

Нельзя приписать эту неудачу чему-либо другому, кроме общего расстройств управления французскими войсками, что является наиболее прискорбным фактом всего периода этой кампании. Важным проявлением этого расстройств управления было недостаточное знание условий и морального состояния войск. В этот период не было особых трудностей в том, чтобы привести войска к пунктам посадки. Эта ночь была не хуже всех прежних ночей, потери вряд ли были тяжелее, чем раньше, и, как показала следующая ночь, здесь вовсе не было недостатка в людях, подлежащих эвакуации. Неудача объясняется тем, что французы пренебрегли разработкой разумного плана передвижения частей<sup>[75]</sup>, не обеспечили такого положения, чтобы приказы доходили до войск, чтобы было кому вывести войска к намеченным пунктам, чтобы в войсках поддерживалась необходимая дисциплина. Не может быть оправдания тому факту, что 10 тысяч человек, которые могли быть эвакуированы, не были благополучно доставлены в Англию.

Нарушение ритма эвакуации не отразилось на числе людей, вывезенных в течение 2 июня. Хотя общее число эвакуированных составляло примерно половину в сравнении с предыдущим днем, уменьшение произошло исключительно потому, что в дневные часы эвакуация войск была невозможна. К полуночи число эвакуированных за истекшие сутки достигло 26 256 человек.

## ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ. ПОНЕДЕЛЬНИК, 3 ИЮНЯ

3 июня восход солнца был яркий; облака черного дыма, клубившегося над горящими нефтяными цистернами, гонимые легким северо-восточным ветром вдоль берега, прошли Гравлин и приближались к Кале. В Дюнкеркском канале не было заметно никаких передвижений. В порту видны были лишь обломки судов, и единственный французский войсковой транспорт «Роан» стоял на приколе, дожидаясь своей участи. На причале у Мало-ле-Бена моторный катер «Сингапур» также стоял в ожидании, подчеркивая окружающую тишину. Немецкие пикирующие бомбардировщики парили на большой высоте, не пытаясь атаковать катер.

На суше немцы начали свои последние атаки. Значительные силы противника нанесли удар от Спикера в направлении стыка двух каналов — Бергского и Бурбургского. Разведывательная группа 68-й французской пехотной дивизии задержала здесь противника. На противоположной стороне Бергского канала французы предприняли контратаку, использовав последние танки. Контратака проводилась силами четырех батальонов и началась в 4.00. Контратакующие подразделения не смогли проникнуть глубже узла дорог у Гальхока и в 11.00 были отброшены оттуда на Тетегем превосходящими силами противника, поддерживаемыми артиллерией. В 1-м батальоне 137-го полка, наносившем главный удар в контратаке, в живых осталось только 50 человек.

Немцы неотступно преследовали отходящие подразделения французов. На просьбы о помощи генерал Бартельми отвечал лишь, что резервов нет и что позиции необходимо удержать любой ценой, даже в окружении, так как оборона Тетегема необходима для осуществления плана эвакуации. В 16.00 противнику удалось проникнуть к западу от Тетегема и выйти в тыл обороняемого района. Обороняющиеся отбивались в домах, пока не были уничтожены или пленены, но сопротивление продолжалось достаточно долго, чтобы 2-й батальон этого полка сумел занять новую оборонительную позицию у моста через канал Дюнкерк — Фюрн у Шапо-Руж. К 6.30 оборона здесь была

готова, и немцы были задержаны на удалении около 4 километров от восточного мола Дюнкерка.

На центральном направлении немцы вели атаки второстепенного значения. Они велись главным образом против двух тяжелых орудий, которые раньше действовали по обе стороны старого форта Вальер.

В результате продолжительных атак с воздуха форт был разрушен, и орудия были перемещены к мосту Сет-Планет. С утра с этих орудий обстреливали мосты восточнее Берга и колонны противника.

К исходу дня была занята последняя оборонительная позиция вокруг Дюнкерка. Она проходила в непосредственной близости к району эвакуации, но все же сдержала продвижение противника. На совещании адмирала Абриала с генералом Фагальдом и генералом де ла Лоранси было решено, что эвакуация должна быть закончена этой ночью.

Продолжительная агония почти закончилась. Готовилась арена для заключительной мрачной трагедии — трагедии арьергарда.

В Дувре адмирал Рамсей разрабатывал планы на ближайшую ночь. Он не был уверен, что это будет последняя ночь эвакуации. Состояние экипажей судов вызывало растущее опасение. На эсминцах и войсковых транспортах начало сказываться нарастающее влияние изнеможения. В результате потерь от потопления, столкновений, бомбежек и артиллерийского огня количество эсминцев в строю уменьшилось с сорока до девяти. Количество войсковых транспортов в строю снизилось с тридцати до десяти, и экипажи этих кораблей дошли до крайней степени изнеможения.

Во второй половине дня адмирал Рамсей информировал Адмиралтейство, что, по его мнению, *«дальнейшие трудности эвакуации поставят многих офицеров и матросов перед таким испытанием, которое может оказаться за пределами человеческих возможностей...»* Он просил, если эвакуация будет продолжаться и после этой ночи, пополнить экипажи кораблей свежими людьми, невзирая на то что это вызовет задержку в использовании судов.

Независимо от этой просьбы адмирала Рамсея подготовка к ночной эвакуации продолжалась. Все эсминцы были приведены в состояние готовности к отплытию. В состав флотилии, предназначенной для эвакуации войск в эту ночь, входили девять войсковых транспортов (один оставался в резерве), четыре тральщика, семь эскадренных

тральщиков, два корвета, канонерка «Локаст», девять дрейфтеров и много моторных катеров. Французский флот в эту ночь предпринял максимальные усилия. Официальные данные показывают, что было использовано 63 французских судна, в том числе много рыболовных. В общей сложности все суда, предназначенные для ведения эвакуации, могли принять на борт одновременно свыше 30 тысяч человек. Однако учитывалось, что оборудование для посадки войск, оставшееся в Дюнкерке, обеспечивает отправку за ночные часы не более 25 тысяч человек, да и то при условии, что посадка будет проводиться в самом быстром темпе.

*«Вечером, — сообщал адмирал Рамсей в своем донесении, — английский офицер связи при французском морском штабе докладывал, что количество оставшихся в районе Дюнкерка французских войск определяется в 30 тысяч, и что французское Адмиралтейство согласно: эвакуация должна, по возможности, закончиться в эту ночь».*

С самого начала операции французские официальные данные о количестве французских войск, участвующих в обороне дюнкеркского плацдарма, не считались достоверными и лишь вводили в заблуждение. Адмиралу Рамсею, как уже отмечалось, в субботу вечером сообщили, что всего французских войск здесь осталось 25 тысяч человек. В воскресенье он получил уже новые данные: хотя за истекшие сутки было эвакуировано значительное количество французских войск, в районе Дюнкерка еще остается 50—60 тысяч человек. Теперь, в понедельник вечером, количество, сообщенное накануне, заменяется новым — 30 тысяч. За 24 часа 3 июня на английский берег благополучно прибыло 26 746 человек (из них более 20 тысяч французов).

В 19.00 началась подготовка к эвакуации личного состава штаба французских морских сил Севера.

В это время адмирал Абриаль освободил своих офицеров, и в 8 часов они направились к восточному молу. К полуночи большинство из них было эвакуировано.

В 2 часа ночи на 4 июня Абриаль сам покинул берег. Что же касается Горга, то, отдав последние распоряжения, он в сопровождении адмирала Платона, адмирала Леклерка и генерала Фагальда в 3 часа

ночи отбыл в Дувр на торпедном катере, присланном накануне вечером адмиралом Ландрио.

Разработанный генералом Бартелеми план завершения эвакуации предусматривал, что арьергард с наступлением темноты оторвется от противника, отойдет и между 22 и 23 часами выйдет к молу. На большей части оборонительного фронта выход частей арьергарда из боя был осуществлен успешно. Только те батальоны, которые обороняли мосты через Вёрнский канал у Шапо-Руж, испытали трудности при выходе из боя. В 22.30 начался последний отход частей. Войскам арьергарда было объявлено, что суда для их эвакуации будут присланы. Они и были присланы — но с наступлением темноты из подвалов, разрушенных зданий и убежищ Мало-ле-Бена и Дюнкерка вышла огромная масса солдат, и намеченный план эвакуации рухнул. Французский историк Жак Мордаль так описывает эту сцену:

*«Надеждам генерала Бартелеми не суждено было осуществиться. Когда он с арьергардом приблизился к Мало, то увидел огромные толпы солдат, появившихся сразу же, как только распространилась весть об отправке последних кораблей. Из подвалов и убежищ появилась толпа безоружных солдат, которые заполнили весь порт и молы. Толпа росла и превратилась почти в плотную массу тел, преградившую выходы к местам посадки. Эти прячущиеся герои, эти вояки, которые долгие дни не покидали свои убежища, теперь не намерены были терять возможность смешаться с теми, кто рисковал своей жизнью за них. Колонны войск генерала Бартелеми тратили зря время в ожидании, наблюдая, как эти обозники, шоферы, солдаты вспомогательных служб тысячами под их носом проходят к судам.*

*В это время года рассвет наступает рано. Когда стало светать, бойцы арьергарда увидели, что из порта отходят последние корабли. Затем, когда никто уже не ожидал, что придут другие корабли, в порт вошел английский эсминец „Шикари” и взял на борт 600 человек, а оставшаяся часть арьергарда, солдаты западного, южного и восточного участков фронта, попала в руки противника. Ни один эпизод эпической драмы Дюнкерка не вызывал столько горечи и печали, как этот».*

Так, оттесненный отчаявшейся массой дезорганизованных солдат, арьергард дожидался рассвета. Это прискорбная история, прискорбная из-за очевидного упадка морального духа войск, из-за слабости боевого

руководства. Казалось бы, на ограниченном пространстве Дюнкерка 40 тысяч человек не могут спрятаться. Цифры ясны, до горечи ясны. Вечером командование определяет количество оставшихся в этом районе войск в 30 тысяч. За ночь отправлено отсюда 26 175 человек. Согласно немецким данным, в плен здесь было взято 40 тысяч человек. Отсюда ясно, что к моменту прихода этой ночью первого корабля в районе Дюнкерка оставалось всего около 66 тысяч человек. Дюнкерк был крупной французской базой, это был командный пункт важного района. Здесь было полно руководящих органов, в распоряжении которых было достаточно полицейских сил. Как могли здесь спрятаться 40 тысяч человек и оставаться необнаруженными в течение девяти дней сражения?<sup>[76]</sup>

У мола «Шикари» — последний корабль Дюнкерка — продолжал стоять, пока уже совсем не рассвело. Это был один из старейших эсминцев английского флота — небольшой, побывавший под огнем, не особенно красивый, но увенчанный славой корабля, ушедшего последним из Дюнкерка. В 3.40 «Шикари» взял курс на Англию, а на берегу в ожидании своей участи остались доблестные бойцы арьергарда<sup>[77]</sup>. В 9.00 Дюнкерк пал. За весь период эвакуации 338 226 человек были с триумфом доставлены на английский берег.

## ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ. ТРИУМФ И НЕУДАЧА ГЕРМАНСКОЙ АРМИИ

Для каждой из четырех стран — участниц боевых событий Дюнкерка значение этой кампании было совершенно различным. Но было нечто общее для всех них.

Значение этой кампании заключалось не столько в самих боевых событиях у Дюнкерка, сколько в том, какие возможности и перспективы они открывали.

Немцам Дюнкерк предоставлял возможность разгромить английские экспедиционные силы и таким образом сломить волю англичан к сопротивлению.

Бельгийцам он давал реальную возможность продолжать битву, которую они уже считали проигранной.

Французам он открывал возможность хотя бы частично реабилитировать себя за поражение, вызванное развалом верховного командования их вооруженных сил<sup>[78]</sup>.

Англичанам он создавал традиционную возможность отступить, с тем чтобы вновь вступить в борьбу, выбрав время и место для этого по своему усмотрению.

Учитывая эти моменты, полезно будет рассмотреть ошибки и успехи каждого из четырех участников Дюнкеркской операции.

Основной целью германского плана «Гельб», согласно журналу боевых действий группы армий «А», было *«втянуть в сражение и разгромить возможно более крупные силы французских и союзнических войск в Северной Франции и Бельгии»*.

Около трети миллиона солдат союзных армий Севера эвакуировалось через Дюнкерк. Почему же немцы потерпели такую неудачу?

Анализ использования трех видов вооруженных сил рейха после поразительного успеха удара на Абвиль показывает, к чему может привести нерешительность военного командования. Истоки этой нерешительности относятся еще к периоду возрождения германской армии. Хотя новая германская армия строилась в расчете на танки, хотя

она развивалась и совершенствовалась на основе сочетания броневой защиты, авиационной поддержки и высоких темпов продвижения, ее верховное командование никогда полностью не принимало новых принципов ведения войны. Несмотря на то что Гудериан и другие немецкие генералы в Польше наглядно показали возможности новой армии, Манштейну, Рундштедту и, наконец, самому Гитлеру пришлось оказывать сильный нажим на Браухича и Генеральный штаб, чтобы заставить их разработать практический план наступления на западе. В связи с этим немецкое главное командование с большой опаской планировало темпы и глубину продвижения после первого прорыва. Танковые дивизии неоднократно сдерживались, скорость их продвижения намеренно замедлялась, чтобы уравнять темп продвижения в глубь Франции. Рундштедту непрерывно напоминали из ставки об уязвимости его флангов.

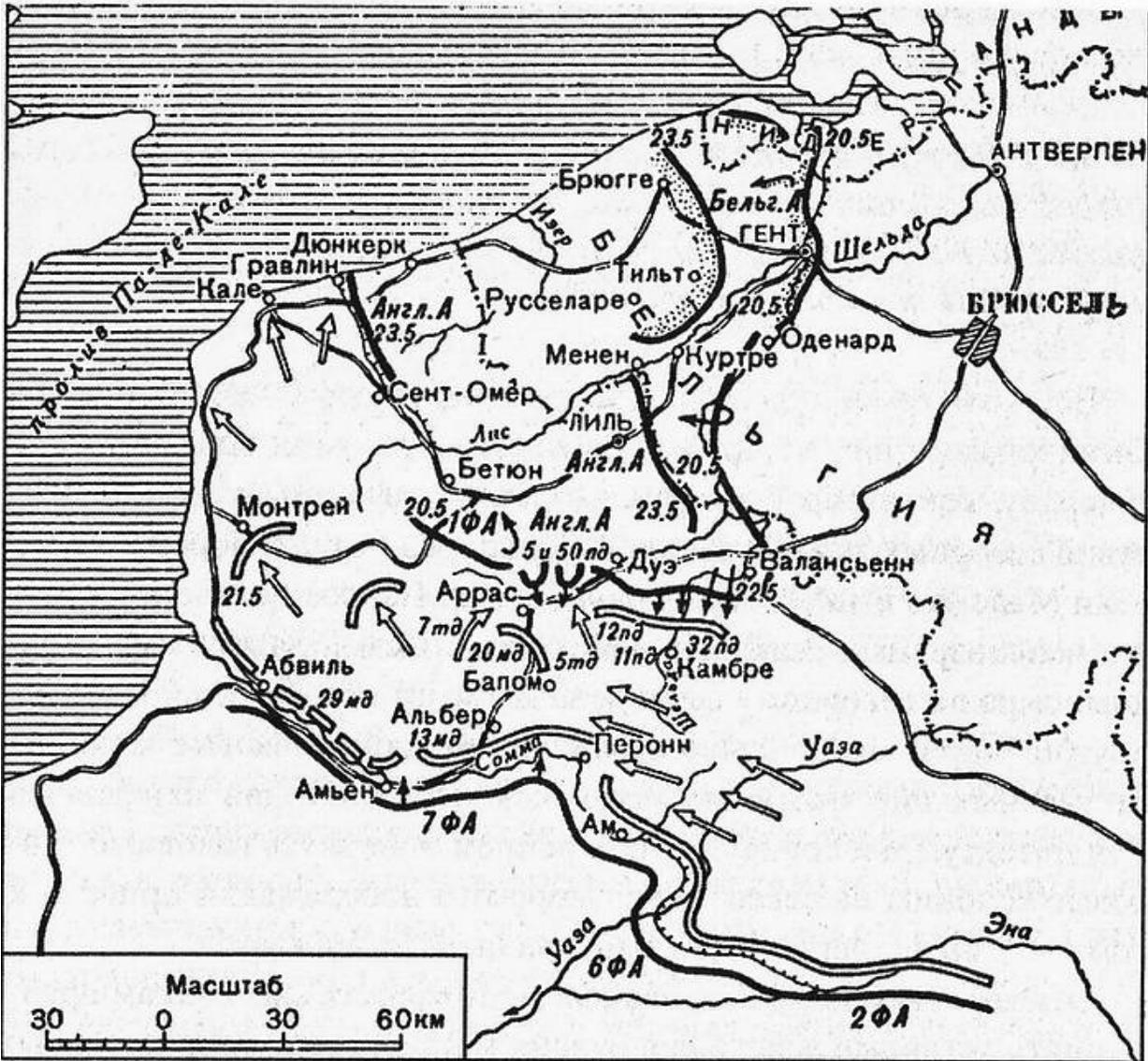


Схема 11. Обстановка в районе Дюнкерка с 20 по 24 мая 1941 года

В этом заключалась первая причина неудач немцев. Была и другая причина.

Так как немецкое верховное командование не верило в возможность успеха, у него не было плана дальнейшего использования танковых колонн после их выхода к морю<sup>[79]</sup>. Абвиль в буквальном смысле слова был пределом немецких замыслов. Генерал Гудериан писал по этому поводу в книге «Panzer Leader»:

*«К исходу 20 мая мы не знали, в каком направлении надо было продолжать наше продвижение; танковая группа фон Клейста также*

*не получала никаких указаний относительно дальнейшего направления нашего наступления».*

Все это отразилось на результатах контрудара, предпринятого англичанами к югу от Арраса. Роммелю, в то время дивизионному генералу, контрудар у Арраса показался началом активных действий северных армий союзников, и впервые после форсирования реки Маас это вывело его из равновесия. Первое появление хорошо используемых танковых войск союзников казалось ему началом удара по северному флангу, за которым неизбежно последует другой удар с юга с целью отрезать немецкие танковые колонны от главных сил наступающих войск. Его опасения передались Рундштедту. Они совпали с намерением повернуть головные танковые колонны на север, вдоль морского побережья, и привели к тому, что выполнение этого маневра было задержано<sup>[80]</sup>.

Эта короткая задержка, давшая возможность англичанам предпринять активные действия в Булони и Кале, была, однако, только одним из последствий контрудара союзников у Арраса. На протяжении последующего периода Рундштедт использует танковые войска почти с такой же осторожностью, какую навязывал в то время немецкий генеральный штаб. Он подсчитывает свои потери: на 23 мая — 50 процентов танков и автомашин, значительные потери в людях. Напомним, что, двигаясь на север, он попал в район, неблагоприятный для действий танков, — путь танкам преграждал канал Аа, проходящий по болотистой, топкой местности, а дальше лежала Фландрская низменность, перерезанная множеством дамб. Все эти факторы оказали влияние на взгляды Рундштедта.

Согласно приказам Гитлера, он должен был подготовить свои силы для последующего удара на юг — в Центральную Францию. Однако он все еще считался (ибо с военной точки зрения нельзя было не считаться) с мощью французской армии. Известно ему было и то, что у французов с самого начала было больше танков, чем у него. Он знал также, что каждая правильно руководимая армия всегда имеет необходимый и надлежащим образом подготовленный резерв. Оценивая обстановку, он увидел тогда, что на севере лежала непроходимая для танков местность, а на юге его ждали новые испытания и новые опасности, поэтому в 18.10 23 мая он задержал танки на линии канала Аа и тем самым предоставил Торту передышку,

которая была необходима для восстановления расстроенной и разобщенной обороны.

На следующий день Гитлер утвердил решение Рундштедта. Он утвердил его как раз в тот момент, когда среди германских руководителей разгорелись споры в связи с расхождениями во взглядах по военным вопросам. Браухич считал необходимым продолжать без пауз наступление с целью окружения и предлагал передать Боку командование всеми наступающими войсками.

Гальдер полагал, что подобные действия приведут к трудностям, и поэтому заявил, что умывает руки. Иодль в своей обычной холопской манере отметил, что Гитлер очень доволен мероприятиями, проведенными Рундштедтом. Последний же был убежден, что является хозяином положения, что армии противника окружены и что танковые соединения сделали большое дело. Сам Гитлер считал, что армии союзников будут теперь разбиты между «наковальной» из танков Рундштедта, расположившихся вдоль канала Аа, и «молотом» из войск Бока, наносящих удар через Бельгию. Геринг был убежден, что его военно-воздушные силы справятся с любой задачей.

Однако Бок сам решил изменить направление удара своего «молота». Имея приказ наступать на юг, он вместо этого решил использовать слабый участок обороны союзников, обнаруженный на стыке между английскими и бельгийскими войсками. Его выводы в отношении слабости обороны были правильными, он успешно вбил клин и расширил брешь между позициями англичан и бельгийцев, но не смог развить этого успеха должным образом. Он не смог этого сделать потому, что в ходе быстрого прорыва к Абвилю ставка германского верховного командования вдруг вспылала любовью к новым принципам ведения войны и отобрала у него три танковые дивизии, бывшие в его распоряжении с самого начала наступления<sup>[81]</sup>. Когда же образовалась упомянутая выше брешь, у Бока не оказалось сил для ввода в прорыв. Но вопрос остается спорным — смог ли бы он ввести войска в прорыв, если бы у него были резервы. Он управлял войсками на всем пути наступления по старинке, медлительно, без огонька и воодушевления. «Молот» так и не ударил по «наковальне». Северные армии союзников не были отрезаны от моря.

Таковы вкратце главные причины неудачи немецкой армии. Однако был еще один фактор, который оказал непосредственное влияние как на

Гитлера, так и на его генералов, — это хвастливое обещание рейхсмаршала Геринга разгромить армии Севера силами авиации. Это обещание было оформлено приказом от 24 мая. Гудериан среагировал на этот приказ следующими словами: «Мы были просто потрясены и не находили слов».

Очевидно, так же реагировал и фельдмаршал Кессельринг, которому было поручено выполнение этой задачи. В своих мемуарах фельдмаршал Кессельринг писал:

*«Я был удивлен, когда моим соединениям — очевидно в качестве награды за последние подвиги — была поставлена задача по уничтожению остатков английских экспедиционных сил почти без помощи наземных сил».*

К 27 мая германские ВВС уже 17-й день вели непрерывные операции. Помощь, которую оказала тактическая авиация наступлению Рундштедта, операциям по занятию Голландии и по прорыву линии обороны на бельгийской границе, имела очень большое значение. Это было яркой демонстрацией метода действий, впервые примененного против Польши и принесшего свои результаты во Франции. Но успехи достигались за счет значительных потерь в самолетах и летном составе и физического изнурения летчиков фронтовой авиации. Сам Кессельринг считал, что его авиационные соединения были совершенно не в состоянии выполнить задачу, поставленную Герингом. Он считал операцию абсолютно невозможной даже тогда, когда ему была дополнительно придана 8-я авиационная группа. Был ли он прав в своих выводах?

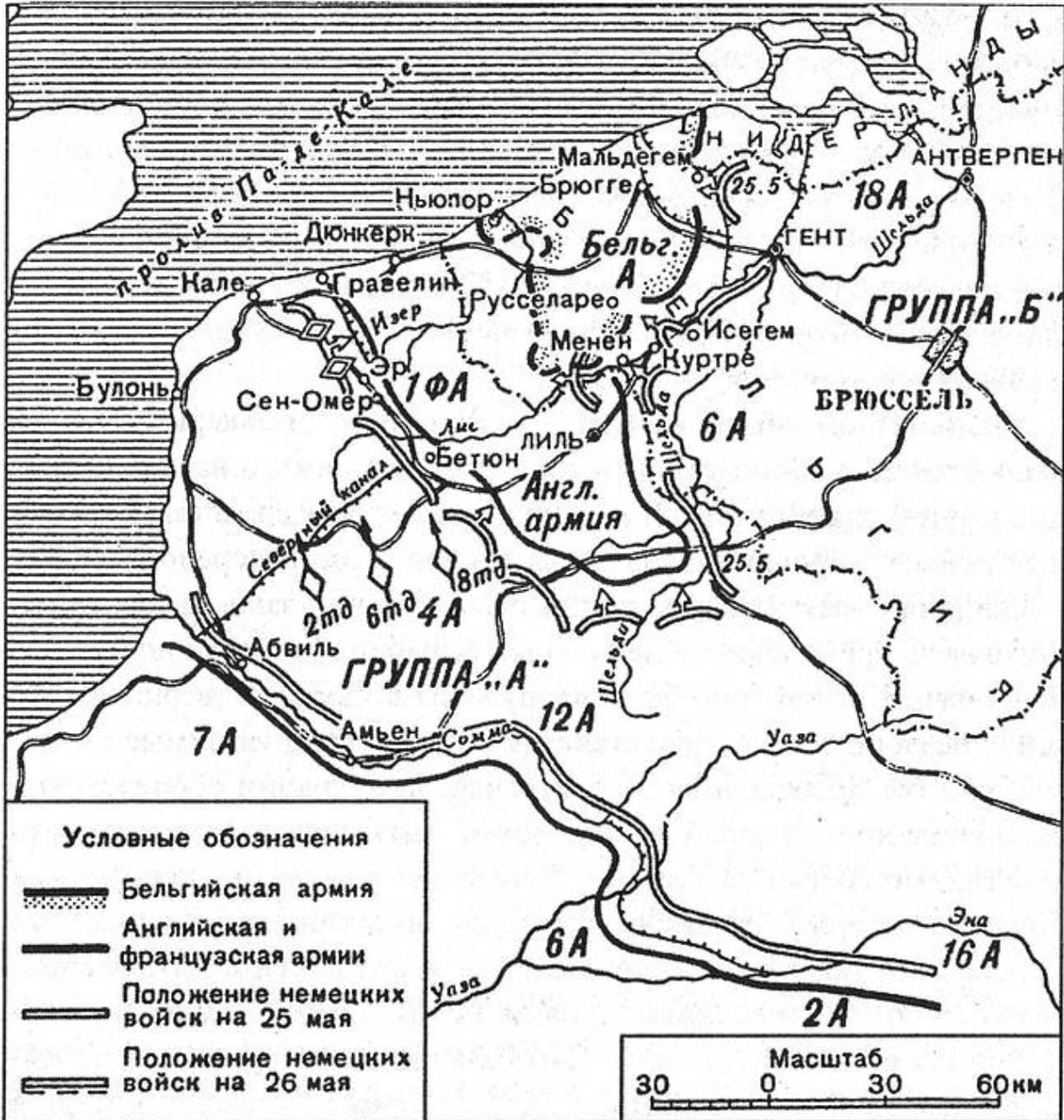


Схема 12. Обстановка в районе Дюнкерка 25—26 мая 1940 года

Доки и портовые сооружения в Дюнкерке были выведены из строя еще задолго до начала эвакуации войск. Едва ли какое-нибудь портовое сооружение или оборудование оставалось уцелевшим и пригодным к использованию после 24 мая. Однако на протяжении всей операции значительная доля усилий немецких ВВС приходилась на город и доки Дюнкерка. Столь же значительная доля усилий была направлена на

длинную прямолинейную полосу прибрежных дюн и морского побережья. И все это было почти безрезультатно. В дюнах мягкий песок снижал эффективность разрыва бомб, а в городе были хорошие бомбоубежища. Общие потери в людях были совершенно несоизмеримы с масштабом затрат и усилий немецкой авиации. Никакого существенного влияния на эвакуацию войск союзников эти усилия не оказали.

Недостатком немецких ВВС в операциях у Дюнкерка была их неспособность сосредоточить свои усилия с самого начала операций на уничтожении кораблей и других плавучих средств. Сухопутные войска, хорошо окопавшиеся и правильно рассредоточенные в ожидании эвакуации, не могли быть сильно уязвимы для имевшихся в то время средств нападения. Корабли же, частично потому, что в начале войны они были вооружены весьма несовершенными зенитными орудиями, представляли собой весьма уязвимые цели.

Если бы Кессельринг с самого начала операции сосредоточил свои силы против кораблей, он, может быть, и смог бы выполнить хвастливые обещания Геринга. Напомним, что уже к среде 29 мая большие потери в эсминцах заставили англичан внести серьезные изменения в тактику их использования, хотя Рамсей и пытался противиться этим изменениям. 1 июня необходимость таких изменений стала понятной для всех. Сам Рамсей был вынужден отказаться от действий по эвакуации в дневное время. Значение потерь в эсминцах и войсковых транспортах в то серое утро можно было сравнить с проигрышем морского сражения. Если бы это случилось неделей раньше и повторилось бы несколько раз, что было вполне возможно, операция по эвакуации войск была бы поставлена под угрозу провала<sup>[82]</sup>.

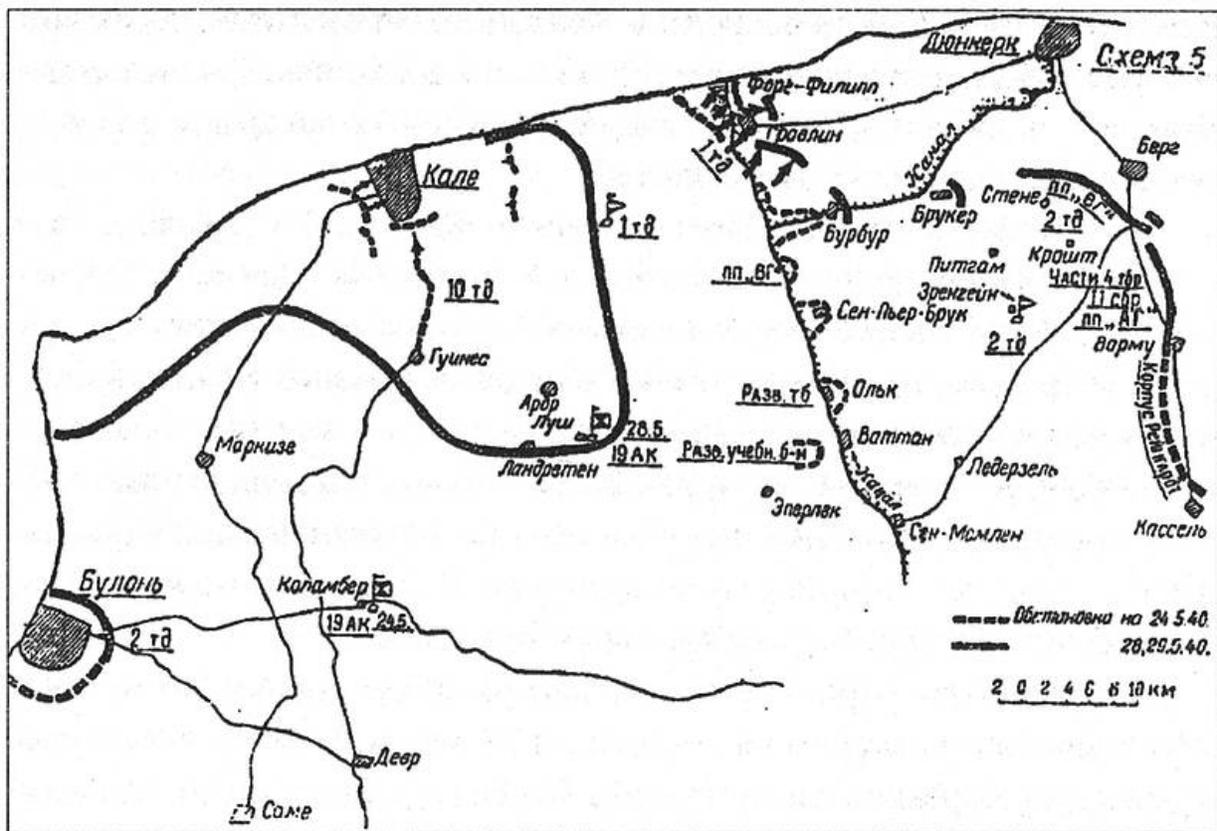


Схема 13. Обстановка между Булонью и Дюнкерком с 24 по 29 мая 1940 года

Рамсей не мог бы допустить таких потерь в эсминцах и транспортных судах. Если бы к тому же запруженные судами и плохо защищенные порты Дувр, Рамсгет, Фалкстон и Ширнесс были атакованы с воздуха немцами даже в ночное время, эвакуация войск из Дюнкерка могла бы быть расстроена в первые же дни. А если бы наряду с правильными действиями воздушных сил немцы умело организовали операции своего военно-морского флота, эвакуация вообще провалилась бы.

Причины неудач немецкого военно-морского флота имеют свои исторические корни. В так называемом плане «Z», предусматривавшем восстановление германских военно-морских сил, адмирал Редер намечал создать к 1942 году в Германии мощный современный флот, который к 1948 году должен был превзойти по своим размерам английский флот. В 1939 году германские адмиралы вступили в войну с нежеланием и недобрым предчувствием. Относительные размеры

флотов воюющих государств не давали им основания рассчитывать на успех.

К моменту разработки планов наступления на Западе у Германии уже были довольно мощные военно-морские силы, способные играть существенную роль в кампании. Знаменитая директива № 6 указывала, что «морской штаб обязан использовать все свои ресурсы для прямой и косвенной поддержки сухопутной армии и ВВС в течение всего периода наступления».

Директива № 6 была издана в октябре 1939 года. За месяц до начала осуществления плана «Гельб» Гитлер захватил Данию и Норвегию. Все силы военно-морского флота Германии были сразу же лишены возможности осуществлять поддержку правого фланга войск, действующих по плану «Гельб», так как они полностью были скованы действиями в Норвегии. Адмирал Редер, разрабатывавший план действий военно-морских сил, был убежден, что операция в своей основе противоречит всем принципам теории ведения войны на море, так как у немцев не было превосходства в морских силах.

По этой простой причине он остался при своем мнении. Кончилось дело стычкой с Гитлером на совещании 29 марта. Гитлер хотел оставить военно-морские силы в Нарвике. Но Редер заявил, что «в Нарвике эсминцы беззащитны, так как они подвержены опасности уничтожения превосходящими силами противника». Последний абзац его доклада, зачитанного на одном совещании у фюрера, гласил: *«Фюрер отказывается от идеи оставления кораблей в Нарвике...»*

Легко было принимать решения на совещаниях, но нелегко было их выполнять. Десять крупнейших и новейших немецких эсминцев были посланы для обеспечения операции в Нарвике. Запас горючего у них был таким, что нужно было его пополнить в Нарвике. Для этой цели туда были посланы два танкера. Один из них, «Каттегат», был перехвачен норвежскими патрульными кораблями и затоплен в Вест-фьорде, в связи с чем пополнение запаса горючего в Нарвике было задержано. Благодаря этому флотилия английских эсминцев Уорбертона-Ли получила возможность подойти, атаковать и начать уничтожение немецких кораблей, которое завершили линкор «Уорспайт» и эскортировавшие его эсминцы. Поражение у Нарвика вместе со значительными потерями в других операциях по высадке в

Норвегии явилось серьезным ударом по военно-морским силам Германии<sup>[83]</sup>.

10 мая, когда германская армия переправилась через мосты у Маастрихта, двигаясь на запад, у немцев не оставалось никаких сил для поддержки ее действий. Помимо того, немецкие адмиралы не считали, что такая поддержка скоро потребуется. Они верили не больше, чем германский Генеральный штаб, в возможность такой скорой победы, как быстрый выход к Абвилю. Когда войска союзников на севере были наконец отрезаны от Центральной Франции, у немцев не оказалось на своих собственных базах каких-либо военных кораблей, способных серьезно помешать снабжению этих войск на ранней стадии операции или развертыванию их эвакуации в заключительной стадии.

Операции по минированию устья Шельды и районов западных портов, которые первоначально являлись одной из основных составных частей плана немецкого военно-морского флота, были переданы военно-воздушным силам. Задача по перехвату судов союзников была возложена на четыре подлодки малого радиуса действий, которые оперировали в южной части Северного моря и у входа в пролив Ла-Манш. Только 21 мая немцы отвели две флотилии торпедных катеров, действовавших в норвежских водах, в одну из немецких бухт для действий в южной части Северного моря. До этого времени в распоряжении немцев здесь были только слабые силы судов Гельголандской бухты: тральщики, суда ПВО и береговой обороны<sup>[84]</sup>.

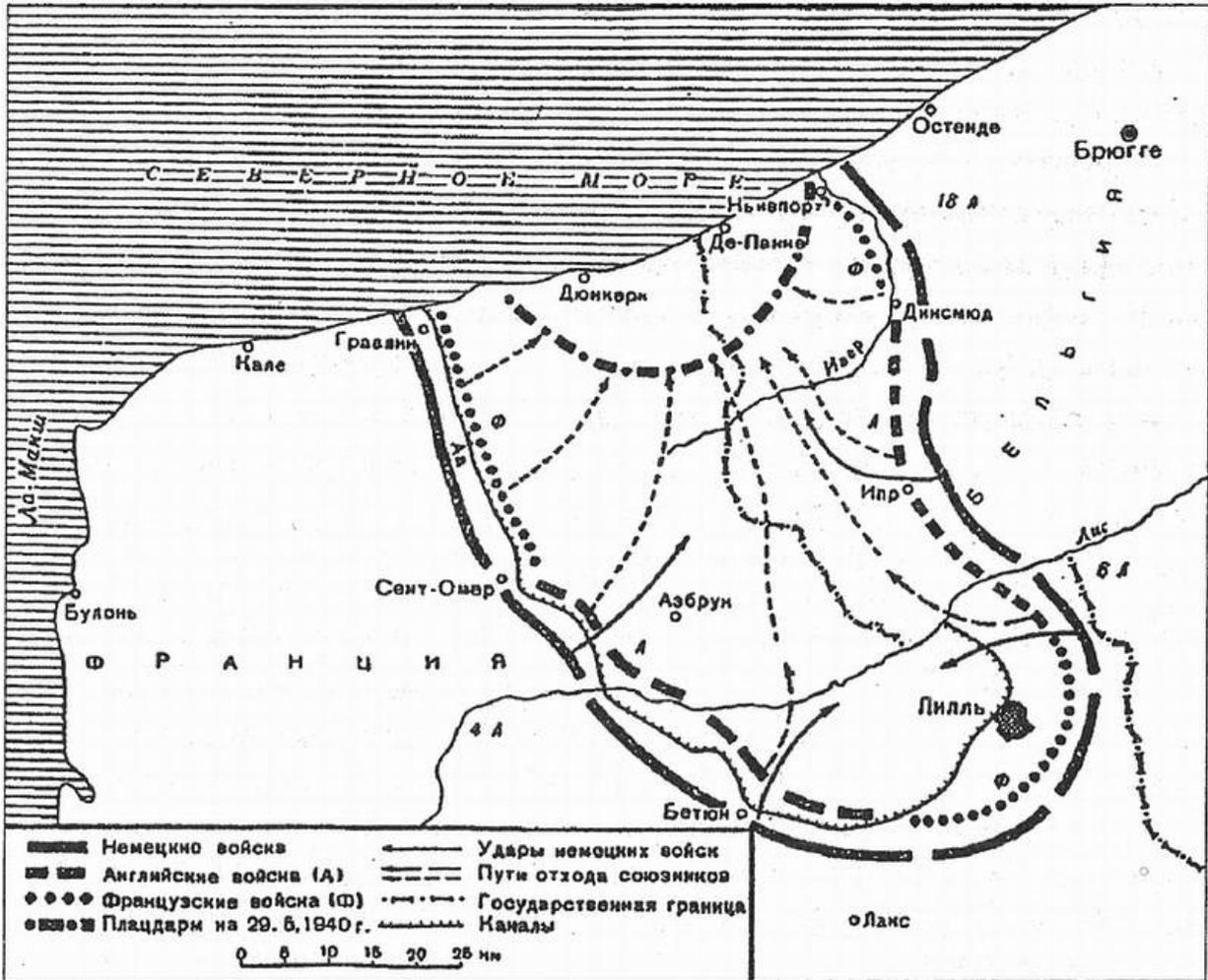


Схема 14. Положение сторон под Дюнкерком с 27 по 29 мая 1941 года

Указанные действия немцев принесли им дальнейшие осложнения. Операции по минированию, проведенные военно-воздушными силами, были осуществлены небрежно. Разминирование проходов из голландских портов для подвода немецких кораблей в район Дюнкерка было задержано, и начало операции флотилий торпедных катеров пришлось перенести на значительно более поздний срок [85].

Если корабли адмирала Рамсея могли пользоваться маршрутом «Z», наикратчайшим путем на Кале, то возможности эффективного действия для немецких торпедных катеров были сравнительно ограничены. Положение еще более осложнилось, после того как с 28 мая английские корабли стали пользоваться маршрутом «Y», поворот на который находился далеко от Остенде. Остенде расположен

немногим более 50 километров от Флиссингена — это меньше одного часа хода для торпедных катеров. В довершение всего сам порт Остенде 28 мая был занят немцами. Возможности действий торпедных катеров, переброшенных из Норвегии, с этого момента стали почти безграничными. Бесперывный поток судов с войсками англичан и союзников в ночное время по маршруту «У» стал сильно уязвимым для атак немецких катеров. Из-за большого количества малых судов в этом районе союзнические военные корабли имели приказ не открывать огня до полного выяснения принадлежности судна. Все шансы для успешного нападения были на стороне немецких торпедных катеров. Эти шансы не были использованы немцами вплоть до 29 мая, когда инициатива перешла к командованию подводных лодок. Большой победой немцев было потопление двух эсминцев «Уэйкфул» и «Грэфтон» в ночь на 29 мая, ибо это привело к частичному отказу англичан от маршрута «У» и заставило их использовать новый маршрут для кораблей, проводящих эвакуацию.

Для развития успеха немцам необходимо было продолжать атаки. Однако флотилии немецких торпедных катеров этого не сделали. В течение последующих трех ночей они, очевидно, не знали о перенесении транспортных операций на маршрут «Х», и основными их объектами были только французский эсминец «Сироко», несколько войсковых транспортов и ряд малых судов. Недостатки действий немецких торпедных катеров, возможно, объясняются отсутствием поддержки со стороны эсминцев в этих операциях. Действия немецких подводных лодок в этом районе имели также очень незначительный успех.

Причины этих недостатков кроются так же, как это имело место в операциях немецких военно-воздушных сил, — главным образом в том, что верховное командование не сумело правильно оценить возможности военно-морских сил. Как ни странно, но наиболее острая критика недостатков немецких военно-морских сил принадлежит адмиралу Шнивинду, начальнику штаба Редера, который в своем меморандуме главной ставке фюрера прямо указывает на неспособность военно-морских сил помешать действиям флота союзников.

Этот меморандум является признанием слабости — моральной и интеллектуальной. Создается впечатление, что эта слабость отражалась

на любых мероприятиях военного флота Германии. Задержки в тралении минных заграждений, запоздание с использованием голландских портов, недостаточная решимость в продолжении атак даже после значительных успехов — все это с достаточной ясностью говорит о том, что руководство германскими морскими силами было слабым.

Вина за то, что Германия в этой кампании не добилась полного успеха, лежит в равной мере на всех трех видах вооруженных сил. Последствия этого должны были иметь решающее значение для дальнейшего хода войны. Немцы утратили здесь возможность одержать быструю победу.

## ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ. УСИЛИЯ БЕЛЬГИИ

*Дело союзников проиграно. Вскоре, возможно через несколько дней, Франция также будет вынуждена прекратить борьбу, поскольку неблагоприятное для нее соотношение сил исключает какую-либо надежду для Франции. Несомненно, что Англия будет продолжать бороться — но не на континенте, а на море и в своих колониях. Война может оказаться длительной. Однако Бельгия не получит никакой возможности влиять на ее ход, и поэтому ее роль окончена.*

*Король Бельгии Леопольд, 25 мая 1940 г.*

Если бы бельгийцы считали эвакуацию своих войск вообще возможной, это означало бы для них, с одной стороны, необходимость покинуть собственную страну, а с другой — получение сомнительной возможности возобновить боевые действия на стороне Франции. При любой оценке сложившейся в то время для Бельгии ситуации необходимо учитывать первостепенную роль короля в военных делах.

Король Леопольд, являясь фактически главнокомандующим бельгийской армией, играл в ее судьбе двойную роль. Первую из них здесь нет необходимости рассматривать в деталях. Скажем только, что Бельгия еще до войны решила придерживаться политики вооруженного нейтралитета. Нереальность такой политики сегодня очевидна — но в то время и сами бельгийцы и их король верили в нее и продолжали придерживаться ее перед лицом угрозы со стороны Германии в период с сентября 1939 по май 1940 года. Только тогда, когда немцы перешли бельгийскую границу, бельгийцы обратились к союзникам за помощью, до этого же не делалось никаких шагов по установлению сотрудничества.

Второе, в чем сказывалось влияние короля Леопольда, было связано с состоянием бельгийской армии.

Бельгийская армия, как заявил сам Леопольд Горту через сэра Роджера Кейса, «существовала только для обороны; у нее не было ни

танков, ни самолетов, и она не была ни обучена, ни снаряжена для наступательных операций».

Слабости этой армии были во многом аналогичны слабостям французской армии. Она была предназначена для стабильной обороны границы, которая хотя и не имела своей линии Мажино, но была укреплена в отдельных местах мощными современными оборонительными сооружениями.

Когда 10 мая немцы захватили важнейшие мосты, разгромили с помощью прекрасно проведенной воздушно-десантной операции мощную крепость Эбен-Эмаль и прорвались через укрепления, бельгийская армия была ознакомлена с планом «Д». Как повлияло на сроки отступления бельгийской армии сообщение о том, что войска союзников занимают линию обороны в ее тылу, определить невозможно — но вполне очевидно, что эта армия уже смотрела назад, как только крепость Эбен-Эмаль пала. Отход бельгийцев на линию Антверпен — Лувен был совершен в высоком темпе и намного раньше срока, который предполагался французским верховным командованием. Однако быстро освоившись и закрепившись на этой линии, бельгийская армия с большим успехом начала свои операции в общей системе обороны союзников.

Следует помнить, что, являясь армией стабильной обороны, бельгийская армия опиралась на крайне слабую, неорганизованную систему транспорта и снабжения. Однако когда 16 мая началось отступление с рубежа реки Диль, бельгийцы не отставали от темпов отступления союзников, несмотря на недостаток транспорта. При этом возникали неизбежные недоразумения, временами терялся контакт между войсками, но все это происходило уже в рамках общих операций союзнических войск.

Постепенно отходя, бельгийская армия заняла линию обороны на реке Лис как вполне боеспособная составная часть военной машины союзников. В ночь на 23 мая она окончательно остановилась и заняла 100-километровый фронт обороны от Менен через Экло до моря, то есть примерно в полтора раза больший, чем предусматривалось по плану «Д» в начале кампании.

Хотя бельгийская армия находилась в боевом соприкосновении с немцами в течение большей части этого периода, боевые действия, надо сказать, не были тяжелыми. Только на одном участке фронта

отступления бельгийской армии, когда она была на рубеже реки Шельды, интенсивность боевых действий заметно возросла.

24 мая, т.е. на следующий день после завершения выхода на рубеж реки Лис, на южном участке линии обороны бельгийцы испытывали уже сильное давление противника, а на стыке своих войск с войсками английских экспедиционных сил они несли значительные потери.

Лорд Горт хорошо знал как сильные, так и слабые стороны бельгийской армии и был полностью осведомлен о размахе немецкого наступления на ее фронте. 20 мая Роджер Кейс, представлявший английское правительство при бельгийском верховном командовании, доложил об обстановке на фронте бельгийской армии. К тому времени она сдала противнику более трех четвертей территории Бельгии, включая столицу и наиболее крупные города, что не могло не оказать своего влияния на моральный дух войск. Она была отброшена не на оборудованный театр, а на приморскую пустошь, не имевшую никакой военной промышленности. Вследствие этого снабжение боеприпасами было сокращено до минимума. У нее не было других источников снабжения, и не было морского флота, которым можно было бы обеспечить это снабжение. Наконец, вдобавок ко всему на последнем клочке бельгийской территории сгрудились массы беженцев, двигавшихся впереди отступающих войск. Запасов продовольствия в этом районе оставалось не более чем на две недели.

Поведение короля Леопольда в этих условиях было вполне разумным. Он заявил, что у него нет никаких оснований предполагать, что английское правительство согласится поставить под угрозу само существование своих десяти дивизий ради поддержания контакта с бельгийской армией.

В сущности это было первым предупреждением со стороны Леопольда. На совещании в Ипре, состоявшемся на следующий день, это предупреждение получило дальнейшее подтверждение. К концу совещания у Горты уже не оставалось ни иллюзий в отношении мощи бельгийской армии, ни уверенности в ее способности отойти на рубеж реки Изер в соответствии с требованием Вейгана.

Предметом резких нападок и критики в это время было влияние генерала ван Оверстретена на короля Леопольда. Его положение военного адъютанта короля не соответствовало его фактической роли. Он, казалось, имел значительно больший вес и влияние в глазах короля,

чем начальник штаба бельгийской армии. Его личные взгляды на ход войны раздражали многих из тех, кто был связан с королем в этот период, а его «пораженческие настроения» занимают основное место во всех мемуарах того времени. Особенно язвительным комментариям подверглись его выступления на упомянутом совещании в Ипре — но имеется основание полагать, что в общем его взгляды были недалеко от реальной действительности.

Король Леопольд еще задолго до этого совещания, по-видимому, решил, что французское верховное командование в действительности не осуществляет надлежащего руководства, а французская армия фактически не способна оказать эффективное сопротивление наступлению немецких войск. Он, вероятно, пришел к этому убеждению на основе беспристрастного изучения документальных материалов и в результате здравых рассуждений. И он был совершенно прав. Правильно оценил он и характер Вейгана, отсутствие у него необходимой твердости и решительности.

В глазах короля Леопольда положение бельгийской армии было относительно простым. Он считал, что после всего происшедшего любые действия союзников не спасут бельгийскую армию от больших жертв. Независимо от того, было бы принято и успешно осуществлено контрнаступление на юг, или был бы проведен план Айронсайда, предусматривавший отход к реке Сомме, английские экспедиционные силы и 1-я французская армия все равно неизбежно должны были оторваться от бельгийцев — причем участь последних была бы одинаковой, отошли бы они к линии реки Изер для сокращения линии фронта или остались бы на рубеже реки Лис. У них не было никаких перспектив успешного длительного сопротивления на морском побережье. У них не было никаких надежд на то, чтобы самим эвакуироваться, никакой цели для продолжения борьбы после потери почти всей своей территории, никакой веры в способность или даже в желание французов продолжать борьбу и очень малая надежда на то, что у англичан хватит сил на это.

Во всем, кроме последнего заключения, бельгийцы были совершенно правы. Тем не менее пока бельгийская армия была в состоянии бороться, она боролась.

В течение трех дней после совещания в Ипре бельгийская армия сдерживала всё возрастающие удары сил Бока. В полночь 24 мая

Надхэм — офицер связи английской армии при ставке бельгийского верховного командования — послал Горту донесение, в котором говорилось:

*«Положение на бельгийском фронте между Мененом и стыком каналов северо-западнее Дессельгема серьезное... Глубина вклинения противника на этом фронте всюду превышает 1,5 километра. Бельгийцы не в состоянии, повторяю — не в состоянии нанести контрудар сегодня утром. Возможно, что смогут нанести днем...»*

Это было началом конца. 25 мая вклинение противника превратилось в прорыв. 26 мая начальник бельгийского Генерального штаба генерал Мишель отправил Горту записку следующего содержания:

*«Бельгийская армия подвергается исключительно сильным ударам на фронте Менен — Нэвэл, и, поскольку бои распространились теперь на весь район Экло, бельгийская армия из-за отсутствия резервов не может растягивать фронт далее вправо. Поэтому мы вынуждены с сожалением заявить, что у нас нет необходимых сил, чтобы закрыть образовавшийся прорыв в направлении Ипра».*

27 мая Горт получил от Роджера Кейса следующее сообщение:

*«Король хотел бы сообщить Вам, что моральное состояние его армии сильно подорвано... Сообщение о том, что армии союзников в этом секторе окружены немцами и что последние имеют большое превосходство в воздухе, создало в его войсках убеждение, что положение почти безнадежно. Он опасается, что скоро настанет момент, когда уже нельзя будет рассчитывать на свои войска, и они не смогут далее быть полезны английским экспедиционным силам. Он хотел бы, чтобы Вы поняли, что Он будет вынужден капитулировать до того, как полный разгром станет совершившимся фактом...»*

В 15.00 миссия Надхэма донесла: *«Положение остается очень запутанным, но имеются признаки, что бельгийский фронт может развалиться».* Около 18.00 миссия прислала последнее донесение: *«Бельгийский фронт рухнул под непрерывными ударами с воздуха. Король просит перемирия».* Это последнее донесение не дошло до Горты, хотя оно все же было послано. Копия донесения была получена в Лондоне.

Подобные донесения высылались также во французскую верховную ставку, и они были известны Вейгану. В течение всего

периода ослабления бельгийской армии фактически одинаковая информация, одни и те же тревожные сигналы поступали и англичанам и французам. Однако Вейган в своих мемуарах дает следующую оценку капитуляции бельгийцев: *«Известие об этом свалилось как гром с ясного неба. Не было до этого никаких предупреждений, никаких сигналов и данных, которые могли бы заставить меня ожидать такого шага со стороны бельгийцев»*.

Нет необходимости комментировать подобное заявление Вейгана, и можно ограничиться только замечанием, что он нашел здесь своего третьего козла отпущения.

Имела ли на самом деле капитуляция Бельгии такие губительные последствия для союзников, о каких заявляют Рейно, Вейган и целая плеяда других критиков? Разрушила ли она план Вейгана? Повлекла ли за собой потерю 1-й французской армии? Поставила ли она под угрозу общее положение Франции на новом рубеже обороны на Сомме?

Ответ на эти вопросы может быть только один: капитуляция Бельгии, может быть, лишь ускорила, но отнюдь не предрешила неизбежный процесс гибели армий Севера.

Однако на английские экспедиционные силы капитуляция бельгийцев оказала прямое воздействие. За целых три дня до того как король Леопольд выслал своих парламентаров к Боку для выяснения условий капитуляции, Горт, так сказать, «списал» бельгийцев. Как только на фронте между Мененом и Дессельгемом образовалась брешь, он сразу понял, что левый фланг его войск теперь уже оголен.

То обстоятельство, что бельгийские войска отошли в северо-западном направлении, а не на рубеж реки Изер, было обусловлено силой и направлением наступления немцев.

Остававшимися у английских экспедиционных сил резервами ничего нельзя было сделать для восстановления общего фронта с бельгийцами. Когда в 18.00 25 мая Горт наконец отказался от плана Вейгана, он сделал это потому, что бельгийская армия потерпела крушение, английские экспедиционные силы не в состоянии были восстановить единый фронт обороны, и поэтому Горту ничего больше не оставалось делать, как укрепить свой левый фланг в достаточной мере, чтобы прикрыть отвод своих войск к морю.

В субботу вечером было принято окончательное решение об эвакуации, в воскресенье после полудня поступил приказ приступить к

эвакуации, а в воскресенье вечером она уже шла полным ходом. Англичане предприняли одностороннее действие, и причем первыми. Король Леопольд не был даже официально предупрежден и информирован о решении эвакуировать английские экспедиционные силы и узнал об этом только в понедельник. Он принял свое одностороннее решение капитулировать спустя двадцать четыре часа после начала операции по эвакуации английских сил.

Неоспоримым фактом является и то, что известие о капитуляции Леопольда явилось для Горта ударом в обстановке, когда он находился вдалеке от командного пункта и без средств связи. Однако к этому времени он отдал уже все необходимые распоряжения, чтобы противодействовать вероятным последствиям капитуляции бельгийцев.

У него не было больше резервов, чтобы бросить их в бой. Он сделал все, что мог.

Правда, если бы бельгийцы продолжали борьбу еще несколько дней, они бы оттягивали на себя большую часть сил армии Бока и облегчили бы положение на левом фланге отступающих к Дюнкерку английских войск. Но английские экспедиционные силы в действительности уже приступили к эвакуации. Они приняли решение эвакуироваться без консультации с бельгийцами. Бельгийская армия приняла собственное решение без консультации с англичанами.

Такова горькая правда, и ее необходимо признать, ибо только трезвый подход может внести ясность в необоснованные и противоречивые суждения относительно событий тех дней. Возможности, которые Дюнкерк открывал для бельгийской армии, не имели существенного значения для дальнейшего хода событий.

## **ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ. КРУШЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОЙ АРМИИ**

По вполне очевидным причинам Дюнкерк для французов не мог иметь и не имел в действительности того значения, которое ему придавали англичане. Именно поэтому французское руководство, как военное, так и политическое, принимало в этот период отчаянные меры для создания новой линии обороны на реке Сомме. Каждый солдат, которого удалось бы вывезти живым из района Дюнкерка, был бы не только спасен от немецких лагерей военнопленных, но и представлял бы собою уже обученное, обстрелянное и испытанное в боях пополнение для последующих боев на юге страны.

То, что это не было вообще осуществлено или было реализовано слишком поздно, явилось одной из причин крушения французской военной доктрины, приведшего к поражению на севере.

Здесь не представляется возможным рассмотреть в деталях все причины этого крушения, но одно ясно, что его истоки уходят далеко в прошлое. Ответственность за разгром армий у Дюнкерка ложится прежде всего на трех лиц: Петэна, Гамелена и Вейгана. Петэн придал французской политике оборонительную ориентацию; Гамелен готовил армию Франции к войне, а направил действия этой армии в начале войны в соответствии с политикой Петэна; Вейган командовал армией в период ее окончательного разгрома.

Вряд ли следует забывать, что за спиной этих лиц известную роль играли политические деятели страны, что на них оказывали свое давление и крупные промышленники Лилля, что и французский обыватель также повинен в общем крушении основ французской политической системы. Эти трое были только лишь солдатами, людьми, по своему профессиональному долгу связанными с обороной Франции.

Основы оборонительной доктрины были изложены в работе Петэна «К вопросу об организации обороны территории Франции», опубликованной еще в 1921 году. Будучи тогда главнокомандующим, Петэн полностью игнорировал влияние такого нового боевого средства, как танк, и готовил Францию к так называемой приграничной позиционной войне с применением траншейной системы обороны, как

в войне 1914—1918 годов. Он утверждал, что для обороны северных границ Франции необходимо будет выдвинуть французские войска в Бельгию.

Генерал Гамелен стал первым заместителем начальника штаба сухопутной армии в 1930 году. В 1931 году он стал начальником этого штаба. В течение девяти лет, предшествовавших войне, он последовательно занимал все более и более ответственные посты, пока в 1938 году не стал начальником Генерального штаба национальной обороны. В 1937 году ему была поручена разработка четырехлетнего плана строительства французской армии. Он потребовал ассигнований на армию в размере 9 миллиардов франков. Даладье увеличил эту цифру до 14 миллиардов, парламент добавил еще 20 процентов, а в 1938 и 1939 годах было выделено дополнительно 23 миллиарда франков. Французская армия 1939 года была поэтому в значительной степени детищем Гамелена, а выработка военной политики лежала целиком на его ответственности.

К сожалению, на основе анализа событий того времени приходится констатировать, что французская армия была совершенно непригодным орудием обороны Франции. Она имела вооружение, по качеству и количеству вполне достаточное для выполнения своей задачи — но не имела стратегической концепции его использования. Армия имела в своем распоряжении линию Мажино, но по второстепенным соображениям на этой оборонительной линии было оставлено 40 пехотных дивизий. У французской армии были свои военно-воздушные силы — но их вооружение было слишком устаревшим, и они не могли внести сколько-нибудь значительного вклада в боевые действия наземных войск. Пехотные соединения армии, за небольшим исключением, оказались плохо обученными, слабо дисциплинированными, с плохой организацией управления.

Ввиду той роли, которую играл генерал Гамелен начиная с 1930 года и позднее, он несет главную ответственность за все происшедшее, а за военную политику в области использования всех материальных ресурсов он несет единоличную ответственность. Он являлся верховным главнокомандующим и не был ни в коей мере обязан придерживаться теорий Петэна двадцатилетней давности — но тем не менее он все же применил их на практике. В ходе применения этих теорий он, как верховный главнокомандующий, совершил две

кардинальные ошибки. Он составил себе совершенно ошибочное представление о намерениях противника и не создал резерва, с помощью которого мог бы решать задачи встречного сражения с главными массами немецких войск, а теперь для этой цели ему пришлось бы перебрасывать свои основные силы — армии Севера.

9 мая Рейно решил добиться смещения генерала Гамелена с занимаемого поста, в случае необходимости даже ценой отставки и реорганизации правительства. Однако начатое 10 мая наступление немецких войск на широком фронте не дало возможности осуществить это намерение.

Гамелен воспользовался отсрочкой решения о его замене и открыто заявил, что он вполне доволен развитием событий. *«Если бы вы видели широкую улыбку, расплывшуюся на лице генерала Гамелена, которую довелось мне видеть этим утром»*, — говорил Жакино, главный инспектор французской армии.

Хроника событий проливает некоторый свет на истинную роль Гамелена в эти дни. 11 мая Гамелен счел возможным приказать Жиро принять особые меры предосторожности. Наступление в Голландии, оттянувшее лучшую часть резерва армий Севера, к тому времени с полной очевидностью провалилось.

12 мая немецкие танковые дивизии достигли района Седана. В 1.00 13 мая Гамелен счел необходимым издать приказ, в котором указывалось: *«Настало время сражаться до конца на рубежах, указанных верховным командованием. Мы не имеем больше никакого права отступить»*.

Не успели еще высохнуть чернила на подписи Гамелена, как немцы форсировали реку Маас. 14 мая армия Корапа полностью «испарилась», от нее не осталось и следа. 15 мая премьер-министр Рейно заявил Уинстону Черчиллю по телефону: *«Мы проиграли сражение»*. 16-го военный комендант Парижа посоветовал правительству эвакуироваться из Парижа. 17 мая Рейно дал телеграмму генералу Вейгану в Бейрут, приказав ему немедленно прибыть в Париж. 18 мая армии Севера отступили на рубеж реки Шельда, а на юге танковые дивизии немцев были в 50 километрах от Амьена. В 8.00 19 мая генерал Гамелен издал директиву № 12. В этом документе говорилось, что Гамелен не желает вмешиваться в ход боевых действий, что он согласен со всеми мероприятиями, которые намечены.

Это был директивный документ (если его вообще можно было назвать документом) — но планом действий он не был.

Вскоре после полудня того же мрачного воскресенья генерал Вейган прибыл в Париж.

Рейно сразу же предложил ему пост верховного главнокомандующего сухопутными, морскими и военно-воздушными силами на всех театрах военных действий. Время руководства Гамелена кончилось.

Хронология фактов, пожалуй, лучше всего отражает основные моменты деятельности генерала Вейгана. Следует напомнить, что он был вызван 17 мая. (Немцы в то время продвигались на Камбре и Сен-Кантен.) Воздушная трасса Бейрут — Париж составляет приблизительно 3200 километров. Никто не может объяснить, почему Вейгану потребовалось целых два дня для того, чтобы прибыть в Париж, когда его присутствие там было так необходимо. 19 мая вскоре после полудня ему было предложено принять на себя верховное командование. Он заявил сперва, что предварительно хотел бы проконсультироваться с Гамеленом и Жоржем, и поэтому принял предложенный пост только к исходу дня. (К этому моменту танковые дивизии немцев уже достигли Перонна и вышли на рубеж Северного канала в районе Маркиона.) В тот же вечер Жорж обратился к Вейгану со словами: *«Я бы хотел рассказать вам о сложившейся обстановке»*. На это Вейган поспешил ответить кратко: *«О нет, могу принять вас только завтра»*. Так Поль Рейно описывает Вейгана в своей книге «В гуще сражений». В этой книге он говорит далее: *«У Вейгана были неотложные заботы. Он провел большую часть дня 20 мая в нанесении визитов. Позднее я узнал от самого Манделя, что именно он, Мандель, был одним из первых, кого поспешил навестить Вейган»*.

Согласно высказыванию Рейно, неоспоримым фактом является то, что Вейган не сделал ничего полезного в этот критический день. (Немецкие танки уже приближались к морю в районе Абвиля.)

Когда Жорж в конце концов получил возможность ознакомить Вейгана с обстановкой на фронтах, Вейган вдруг заявил, что ему необходимо срочно отправиться в район боевых действий, чтобы лично оценить обстановку. Так началось то, что Вейган назвал своей «Одиссеей». Подробности этого необычного вояжа, совершенного Вейганом, говорят сами за себя и отражают полное игнорирование

фактов и полную неспособность этого человека реально оценить обстановку. Поэтому желательно было бы привести эти подробности в той последовательности, в которой они имели место.

Началось все с решения штаба Вейгана послать его автомашину в Абвиль, а сам генерал должен был прибыть туда поездом. Автомашина, предназначенная для Вейгана, прибыла в Абвиль, охваченный огнем пожаров. Немцы уже вступили в город. Вейган, очевидно, не подозревал о возможности такой обстановки и не был о ней своевременно информирован. Вечером 21 мая он прибыл самолетом на аэродром вблизи Бетюна, где, по его предположению, должен был находиться штаб Бийота. Но аэродром был совершенно пуст и покинут всеми. Вместо того чтобы проехать около 20 километров от аэродрома к месту предполагаемого нахождения штаба Бийота в районе Бетюна, Вейган вылетел в Кале, который находился почти вдвое дальше, чем намеченное ранее место встречи в Ипре. В Кале он случайно встретил генерала Шампона, договорился о порядке встречи с королем Бельгии в Ипре в 15.00. Генералам Бийоту и Фагальду было приказано присутствовать при встрече. Никаких указаний не последовало, генерал Горт их не получил, хотя прождал весь этот день на своем командном пункте.

Беседуя с бельгийским королем, Вейган обсуждал вопросы стратегии будущего, добивался от короля согласия на то, чтобы бельгийцы отвели войска на рубеж реки Изер для прикрытия наступления в южном направлении, которое должны были предпринять английские войска совместно с 1-й французской армией.

Одновременно с этим должно было начаться наступление новых армий, которые Вейган формировал на юге. В бельгийском отчете об этой встрече откровенно указывается: *«В результате этих переговоров выяснилось, что никакого хорошо продуманного плана организации сопротивления противнику не существовало и что верховный главнокомандующий не знал сложившейся обстановки...»*

Однако в ходе переговоров бельгийцы сообщили Вейгану, что Абвиль находится уже в руках противника и что армии Севера фактически отрезаны.

Во время короткого перерыва в совещании прибыли Бийот и Фагальд. Затем Вейган был проинформирован о положении 1-й французской армии. По бельгийским данным, Вейган согласился с тем,

что условия, в которых находилась бельгийская армия, весьма затрудняли отвод бельгийских войск к рубежу реки Изер. Он отметил, что если бы удалось на занимаемом рубеже бельгийские дивизии заменить несколькими английскими дивизиями, то все же можно было бы нанести удар немцам.

*«Поэтому возникла необходимость, — отмечается в бельгийском отчете, — пригласить Горта на данное совещание. Последний, однако, не мог прибыть на совещание ранее 19.00».*

В 17.30 Вейган заявил, что ему крайне необходимо вернуться в Париж. Не повидав Горта, не выслушав от него доклада о положении английских войск и не изложив ему своих собственных намерений и планов действий французской армии, не ознакомившись на месте с обстановкой и ходом боевых действий за исключением кратких сведений из удаленных от поля сражения Кале и Ипра, Вейган срочно направился в Дюнкерк. Было решено, что обратное путешествие воздушным путем окажется невозможным в связи с активностью авиации противника — хотя, по данным французского офицера, бывшего в то время начальником аэродрома в Кале, никаких атак авиация противника в то время не предпринимала и французские военные самолеты продолжали пользоваться этим аэродромом вплоть до 23 мая.

Итак, вместо того чтобы лететь обратно на самолете, Вейган воспользовался миноносцем и прибыл в порт Шербур только на следующее утро. В Париж он приехал поездом в 10 часов утра. Если бы Вейган действительно стремился скорее прибыть в Париж, то ему достаточно было бы телеграфировать в Дувр, чтобы получить в свое распоряжение самолет с английского аэродрома. Он мог бы возвратиться в Париж не позднее 22.00 того же дня. Если бы, по соображениям престижа, он счел невозможным воспользоваться английскими транспортными средствами, то и в этом случае он все же мог высадиться с миноносца не в Шербуре, а в Дьеппе, который находится в два раза ближе, чем Шербур, и путь до Парижа был бы также сокращен более чем наполовину. Но вся его деятельность свелась к напрасной трате времени. (Немцы в это время продвинулись к Мантрёю и к предместьям Арраса, а к тому времени, когда Вейган, самоуверенный, как Одиссей, на всех парах прибыл в Париж, они начали наступление на Булонь.)

В полдень, на встрече с Рейно и Черчиллем, он, *«живой, подвижной, жизнерадостный и остроумный, несмотря на целую ночь, проведенную в пути»*, изложил свой план — так называемый «план Вейгана». По этому плану бельгийская армия должна была отойти к реке Изер. Английские и французские войска на севере должны были перейти в наступление *«как можно скорее и во всяком случае не позднее, чем завтра, т.е. 23 мая»*, в направлении Бапома и Камбре силами восьми дивизий. Вновь сформированные на юге страны французские войска, которые *«успешно продвигались в направлении Амьена, должны были быть выдвинуты в северном направлении на соединение с английскими дивизиями»*.

Внешне этот план казался более убедительным, чем последний приказ Гамелена. По существу же он был точно таким же. Только более конкретные детали о количестве предполагаемых войсковых соединений в операциях да сроки осуществления плана отличают его от директивы № 12. Но ни этот план, ни директива не были практически осуществимы. Никакого четкого плана не получилось, и три дня командования Вейгана пропали зря.

Какова же была реальная обстановка, сложившаяся на 22 мая? Риска даже допустить некоторые повторения, мы все же считаем полезным вновь перечислить ряд фактов. Бельгийская армия, измотанная в боях, испытывающая острый недостаток боеприпасов, оборонялась на фронте более 100 километров и была уже неспособна отступить далее рубежа реки Лис. Английские экспедиционные силы выдерживали все более мощные удары пехоты противника на всем восточном участке фронта. В то же время Горт стремился создать западнее совершенно новый фронт огромной протяженности, направленный против левого клина немецких бронетанковых сил. 1-я французская армия с катастрофической быстротой теряла средства снабжения и боеприпасы. Моральный дух войск падал. Немецкие танковые дивизии, не оголяя своего фланга, повернули на север на всем протяжении от Валансьена до побережья.

Отвод восьми дивизий с фронта в этот момент настолько ослабил бы оборону, что фельдмаршал Бок смог бы действительно беспрепятственно выйти на побережье всей массой своей пехоты. Но, если бы каким-либо чудом и удалось сосредоточить в тех условиях восемь дивизий, этим дивизиям пришлось бы наносить удар без танков

и с запасом боеприпасов максимум на три дня боя, имея перед собой немецкие войска силой в десять танковых и примерно в десять пехотных дивизий.

План Вейгана с военной точки зрения был настоящей бессмыслицей. Только развал всей системы французского руководства и бессилие французской военной мысли не позволили распознать это сразу же.

Признавал ли сам Вейган бессмысленность своего плана? Резкое недовольство, высказанное им 24 мая по поводу отвода французских войск из Арраса, казалось бы, говорит о срочных и отчаянных поисках оправдательных аргументов и виновных лиц. Причины сдачи Арраса войскам противника были рассмотрены ранее в этой книге. Нет необходимости повторять их вновь здесь. Необходимо только показать, что за обвинениями Вейгана, направленными вначале против Горта и затем против английского правительства, за ложным сообщением Черчиллю и Идену об освобождении французскими войсками городов Перонн, Альбер и Амьен скрывалась вопиющая нечестность этого человека.

В полдень 25 мая Вейган получил от старшего офицера штаба майора Фовеля доклад о состоянии 1-й армии Бланшара. Фовель отбыл из штаба Бланшара для доклада Вейгану в полдень накануне. В его задачу входило доложить Вейгану о том, что

*«больше не оставалось ни малейшей надежды на возможность выполнить приказ Вейгана о проведении наступления войсками Бланшара. 1-я армия имела фактически в наличии только три боеспособные дивизии. Но и эти дивизии обеспечены артиллерийскими снарядами только на один день боя и одной суточной дачей продовольствия».*

Произошли ли какие-либо события, способные изменить положение 1-й армии, за 12 часов, истекших со времени отвода войск из Арраса до момента убытия майора Фовеля на доклад Вейгану?

Произошло ли что-нибудь с этой армией, кроме того что она понесла чрезвычайно большие потери за три дня боев, прошедших после совещания в Ипре?

На этом совещании Бийот заявил Вейгану, что 1-я французская армия была едва в состоянии вести лишь оборонительные бои. Новый командующий 1 -й армией сделал при этом подробный доклад о

положении и возможностях своих войск. Вейган должен был знать обстановку, однако он доложил Рейно и Черчиллю, что 1-я армия сможет выделить пять дивизий из своего состава в счет восьми, требуемых по его плану. Если он не знал обстановки, ему следует сделать упрек в этом как верховному главнокомандующему. Если же он знал обстановку, то его следует обвинить в отсутствии элементарной порядочности и честности.

Последний абзац записи беседы между Фовелем и Бланшаром гласит:

*«Генерал Вейган направил майора Фовеля к генералу Бланшару и телефонировал последнему, что в создавшейся трудной обстановке, в которой тот находился и о которой верховное командование хорошо знало, генерал Бланшар был единственным лицом, от которого зависело принятие дальнейших решений, и что честь французской армии находилась целиком в его руках».*

Грубо говоря, генерал Вейган 25 мая уклонился от ответственности. После этого шага все решения Вейгана имели лишь косвенное значение для истории событий у Дюнкерка.

Вечером того же дня централизованное руководство французской армией прекратилось, и управление войсками на театре перешло к командирам соединений. Решение Горта отказаться от нанесения удара на юг ликвидировало неопределенность положения. В полночь Бланшар с чувством заметного облегчения и удовлетворения согласился с решением Горта не проводить наступления, и на следующее утро он заявил Горту, что, по его мнению, в сложившейся обстановке необходимо отвести основные силы армии.

*«Обсудив в течение часа положение, — писал Горт, — мы приняли совместный план отвода главных сил армии за реку Лис».*

По возвращении Горта с указанной встречи с Бланшаром ему вручили первые телеграммы из Лондона, в которых содержались указания об эвакуации войск с континента. Управление войсками навсегда ускользнуло из рук Вейгана. В ходе кампании на севере, начиная с 19 мая до конца эвакуации, трудно найти какое-либо конкретное свидетельство деятельности Вейгана как верховного главнокомандующего. Невозможно также найти в этой кампании ни одного случая, когда отступление войск было приостановлено или хотя

бы замедлено в результате активного вмешательства верховного главнокомандующего.

Справедливость, однако, требует отметить, что Вейган получил в наследство армию, оказавшуюся в безвыходном положении. Вечером 19 мая, когда он принял на себя верховное командование, фронт на всем протяжении был взломан противником. К исходу того же дня Вейган, по-видимому, обнаружил, что никакой речи о резервах не может быть, что этих резервов просто нет, и что образовавшиеся в линии фронта бреши закрыть нечем.

Мог ли Вейган сделать больше, чем сделал?

История этого вопроса полна оговорок. Если бы Вейган прибыл в Париж 18-го числа, если бы он решил принять верховное командование сразу же без промедления, если бы он сформулировал свой план немедленно, если бы он издал необходимые распоряжения и они немедленно были бы исполнены... Ответ на все эти вопросы может, вероятно, быть найден в сделанном Рундштедтом анализе обстоятельств контрудара у Арраса 21 мая.

*«Некоторое время существовало опасение, что наши танковые дивизии будут отрезаны до того, как пехотные дивизии успеют оказать им поддержку».* Смысл этого утверждения Рундштедта заключается в том, что даже к исходу дня 21 мая наступающие немецкие бронетанковые войска были еще уязвимы.

Вполне вероятно, что они оставались еще уязвимыми и 22 мая и, может быть, 23-го — но позднее возможность нанести контрудар по немецким бронетанковым дивизиям силами французской армии миновала. Вейган имел в своем распоряжении четыре дня, в течение которых он все же мог бы оказать влияние на ход истории. Однако он оказался неспособным на это.

Защитники Вейгана выдвинули в его оправдание аргумент, согласно которому Вейган якобы использовал армии Севера для того, чтобы оттянуть на себя и сковать силы противника, которые могли бы быть брошены против слабого оборонительного рубежа, который он намерен был создать на реке Сомме. Если бы эти армии действительно могли сковать достаточную часть немецких войск для проведения указанного мероприятия, подобный замысел мог бы быть оправдан. Но Вейган знал силы и неизбежную судьбу армий, сосредоточенных на рубеже Соммы по крайней мере уже 25 мая, когда он предложил, чтобы

правительство Франции рассмотрело вопрос о заключении перемирия с немцами. Фактически же германские дивизии, прорвавшие оборону французов на Сомме 5 июня, либо не принимали никакого участия в боях за Дюнкерк, либо были отведены с прежнего направления и перегруппированы для дальнейшего наступления на юг.

Только 29 мая Вейган решился издать приказ 1-й армии об эвакуации. Лучшей надгробной надписью Вейгану должно быть: *«Он зря тратил время»*.

Непосредственным подчиненным Вейгана по руководству французской армией был генерал Жорж. Он считался наиболее выдающимся генералом французской армии. Он был «боевым командиром», действовавшим в соответствии с курсом, начертанным вначале Гамеленом, а затем Вейганом, и руководившим всеми армиями северо-востока Франции, от побережья Северного моря до швейцарской границы. Те, кто побывали в его штабе в первые дни решающих сражений, рассказывают, что он был хладнокровным, спокойным и невозмутимым человеком.

Само собой разумеется, что одного хладнокровия еще далеко не достаточно для успешного руководства войсками, и совершенно очевиден тот факт, что Жорж, как и многие французские генералы, страдал полной неспособностью предвидеть, когда немцы нанесут свои удары. Нет никаких доказательств, что Жорж был способен достаточно быстро разбираться в обстановке и предвидеть движение острия клиньев Рундштедта или что он мог делать необходимые расчеты в целях эффективного вмешательства и расстройств планов Рундштедта.

Задолго до конца кампании он заболел — но, как известно, болезнь не является оправданием для генералов. Деятельность Жоржа в качестве одного из руководителей французской армии в этот период оценивается отрицательно, так как на всем ее протяжении невозможно найти что-либо, достойное одобрения.

Третьим лицом в иерархии высшего командования французской армии был генерал Бийот. Теоретически он был старшим на северном фронте театра (фронт, который действовал по так называемому плану «Д») и осуществлял координацию между тремя армиями союзников в начальный период их действий против немцев. Однако Бийот совершенно не соответствовал своей роли в сложившейся обстановке. После первой же бреши, образовавшейся в линии обороны 1-й армии,

когда она занимала рубеж между Вавром и Намюром, у Бийота появилась нерешительность, которая отражалась на всех дальнейших действиях этой армии, а следовательно, и армий союзников. Поэтому он совершенно справедливо подвергается критике и осуждению британскими официальными историками. После смерти Бийота, последовавшей вскоре после совещания в Ипре, его место было занято генералом Бланшаром. Бланшар не был на совещании в Ипре и не знал намерений Вейгана. Он вступил на пост Бийота и продержался на нем только три дня.

Бланшар, видимо, изо всех сил старался выправить положение, но к этому времени обстановка на фронтах стала совсем безнадежной, и он был явно не в состоянии повлиять на ход событий.

Было бы абсурдным утверждать, что все французские генералы были в то время бездарными или что у них не хватило решительности и смелости. Генерал де ла Лоранси, например, смело и самостоятельно действовал при отводе своего корпуса к Дюнкерку; генерал де Голль предпринимал неоднократные попытки нанести контрудар силами французских бронетанковых войск на юге. Они не являлись исключением. Были и другие способные военачальники. Однако французское правительство вынесло суровый приговор французскому генеральному штабу и ряду высших офицеров. К исходу дня 26 мая 16 французских генералов были смещены с занимаемых постов на том основании, что они не выполнили своего долга.

Моральный дух армии в значительной степени зависит от ее командования. Во Франции он зависел также от целого ряда переплетающихся политических факторов. В известной степени на моральный дух армии влияли коммунисты, в некоторой степени влияли фашисты, имелось определенное недоверие к руководству, порожденное целым рядом правительственных кризисов. В итоге создалась атмосфера политического бесплодия. Еще 14 мая генерал Хюнтцигер<sup>[86]</sup> телефонировал генералу Жоржу: «...Некоторые воинские части не выдерживают напора противника. Можно видеть солдат, бегущих из укреплений с поднятым над головой оружием. Я отдал приказ стрелять в них...»

16 мая подполковник Гийо докладывал об армии Корапа<sup>[87]</sup> следующее: *«Беспорядок, царящий в этой армии, не поддается описанию. Ее войска всюду бегут. Неизвестно даже, где находятся*

*дивизии этой армии. Положение значительно хуже того, что мы могли бы себе представить...»*

Эта тема не из приятных, и нет никакой нужды приводить еще больше примеров подобного рода. Можно, пожалуй, только напомнить, что в последние часы Дюнкерка из его подвалов вышло 40 тысяч никем не управляемых солдат.

Каково же было положение с другими видами вооруженных сил Франции?

Французские военно-воздушные силы вступили в войну, имея 549 истребителей (из которых около одной четверти были устаревших типов), 186 бомбардировщиков (кроме 11 машин, все они были устаревшими) и 377 разведывательных самолетов (в том числе 316 машин устаревших).

К 10 мая положение в ВВС улучшилось: они имели 700 истребителей, 175 бомбардировщиков и 400 разведывательных машин. Процент самолетов современных типов также возрос, но скорость истребителей по сравнению с соответствующими немецкими самолетами была меньше примерно на 80 километров в час. Организация ВВС и дислокация авиационных частей были в принципе неправильными, в результате чего роль французских ВВС в целом оказалась неэффективной. Летный состав воевал храбро, но терпел поражения. Бомбардировщики были абсолютно непригодны для совместных действий с наземными войсками. Что касается морской авиации, то она имела эскадрильи бомбардировщиков, которые могли действовать как пикировщики. Они были использованы для поддержки наземных операций в начальный период военных действий, и половина из них была сбита противником во время смелых попыток бомбить мосты и переправы на реке Уаза. Одновременно с этим истребительная авиация ВМС приняла на себя противовоздушную оборону Парижа. В конечном счете основная тяжесть ведения боевых действий в воздухе легла на плечи английских ВВС.

История боевых действий французских военно-морских сил в этот период характерна наличием резких спадов. Действия кораблей, принимавших участие в эвакуации войск, были поистине блестящи. Храбрость и боевая стойкость их экипажей не вызывают сомнений. Их потери были тяжелыми. Но корабли эти включились в боевые действия

с большим опозданием, и ответственность за это ложится опять-таки на верховное командование.

Следует помнить, что французские власти начали рассматривать вопрос о возможной эвакуации 19 мая, то есть одновременно с английскими властями. Несмотря на ухудшение обстановки, никаких решительных действий в отношении эвакуации войск не предпринималось до 25 мая, когда майор Фовель после подробного доклада о положении 1-й армии заявил, что «английская армия, кажется, готовится к посадке на суда». Вейган при этом срочно приказал адмиралу Дарлану послать своего начальника оперативного отдела Офана в Англию для получения информации. В полном соответствии с манерой отсрочек и колебаний, принятой в то время у французов, Офан прибыл в Дувр только утром 27 мая. Описывая этот период в 1956 году, Офан отмечает следующее:

*«Из проводимой подготовки нетрудно было понять, что англичане готовились немедленно начать эвакуацию своих экспедиционных сил через пролив. Не было никакого сомнения, что это решение, принятое несколькими днями ранее, должно было быть проведено в жизнь безоговорочно. Они ничего не сообщали нам об этом, хотя между нами поддерживалась тесная связь. Утаивание от французов планов эвакуации, которые стали, конечно, известны в Париже, в значительной мере ухудшило отношения между двумя правительствами в этот трагический период действий союзников»<sup>[88]</sup>.*

Офан ошибается в описании ряда подробностей. Англичане не «готовились начать», а уже начали эвакуацию накануне вечером. Решение об эвакуации было принято не за несколько дней до ее начала; оно было принято всего лишь накануне дня начала эвакуации, и это решение не утаивалось от французов. Уинстон Черчилль сообщил об этом решении Рейно во время встречи в английском Адмиралтействе в воскресенье после полудня. Черчилль в своих записях от 27 мая отмечал следующее: *«Я информировал господина Рейно еще накануне о намерении эвакуировать английские экспедиционные силы и просил его сделать соответствующие распоряжения во французской армии».*

В своей телеграмме Горту в воскресенье 26 мая после полудня Иден сообщал: *«Господин Рейно должен связаться с генералом Вейганом, и последний, вне всякого сомнения, издаст соответствующие приказы в духе его указаний...»*

Как и в прежние критические моменты кампании, Вейган и в данном случае задержал отдачу распоряжений. Офан не получил никаких указаний в момент своего отъезда. Он писал по этому поводу:

*«На месте, без промедления, я принял необходимые меры для реквизиции во французских портах Ла-Манша всех морских транспортных средств, включая малые и средние суда и даже рыболовецкие ихуны. Набралось таким образом около 250 судов, которые (к сожалению, с опозданием на несколько дней против английских расчетов) присоединились к многочисленному флоту, уже сформированному к тому времени англичанами».*

Данные французов о количестве судов, принимавших участие в этой операции, весьма разноречивы. Рейно заявлял, что там *«было 300 французских военных кораблей и торговых судов и 200 единиц других малых транспортных средств...»* С другой стороны, анализ ежедневных перевозок, который был сделан Жаком Мордалем, говорит примерно о 230 судо-рейсах, причем наибольшее число рейсов (63) падает на самый напряженный заключительный день эвакуации — 3 июня. Некоторые суда, участвовавшие в операции, сделали всего по пяти рейсов в Дувр, а большинство других — только по четыре, три и даже два рейса. Поэтому общее количество французских судов, прибывших в действительности в Дюнкерк, значительно меньше количества, названного этим французским историком.

В результате энергичных действий Офана реквизиция пригодных судов и морских транспортных средств небольшого размера, начатая военными моряками, была в значительной мере ускорена. Командиром флотилии Дуврского пролива был назначен контр-адмирал Ландрю. Последний прибыл в Дувр на сторожевом судне «Саворньян де Бразза». В это время началась уже переброска раненых, а с 28 мая приступили также к эвакуации и французских «специалистов». Только 29 мая генерал Вейган наконец издал приказ об эвакуации «возможно большей части 1-й французской армии». Этот приказ отставал от событий на три дня.

Что же касается английских военно-морских сил, то следует сказать, что большую часть бремени по эвакуации войск и большие потери несли эсминцы.

Вторая флотилия под командованием капитана 1-го ранга Порсампарка (девять кораблей которой были выделены в распоряжение

адмирала Абриаля) потеряла четыре корабля, а остальные пять были сильно повреждены. Потеря этих кораблей была серьезным уроном не только для Франции, но и для всей операции по эвакуации войск.

Эсминцы типа «Помон» тоже действовали превосходно. Эсминец «Бурраск», например, вывез с континента почти 800 человек за один рейс. Пять посыльных кораблей типа «Элан» были также удачно использованы в операции, и решение снять их с данного участка и перебросить в район Саутгемптона для прикрытия обратной переброски эвакуированных войск во Францию было ошибочным. Их отсутствие ощущалось особенно остро в последние дни эвакуации.

Количество французских войск, переброшенных французскими судами и кораблями, является спорным. В телеграмме Рамсея общее количество французских войск, эвакуированных в Англию, было оценено в 20 525 человек, причем оставалось неизвестным количество войск, переотправленных сразу же из Англии во французские порты. Эти цифры не отражают фактических усилий французов в этой операции. Согласно им, в течение 27 и 28 мая количество эвакуированных французов равнялось нулю и только 29 мая оно составило 655 человек. В действительности же в первые два дня через пролив было вывезено 900 раненых, а 28 мая около 2500 французских «специалистов» было принято на борт французских транспортов снабжения.

Французские данные отличаются от соответствующих донесений адмирала Рамсея почти по каждому дню операции. Так, например, по французским данным, три парохода паромного типа перевезли 12 тысяч человек, а английские источники называют цифру 7454 человека. В дополнение к этому большой процент бельгийских траулеров, принимавших участие в операции, был укомплектован командами из французских моряков, и количество войск, перевезенных этими судами, должно быть приплюсовано к общему количеству войск, переброшенных с помощью французских судов.

В целом, по данным Мордаля, французские военные корабли и торговые суда эвакуировали из района Дюнкерка 48 474 человека, из которых 3936 человек были переброшены непосредственно в другие французские порты. Нет необходимости, конечно, добиваться уточнения этих цифр. В условиях того времени никакие данные не могли быть абсолютно точными. Действия французских судов были

активными и самоотверженными, и ни один человек, бывший в то время в Дюнкерке, не может предъявить к ним претензии.

Мог ли французский военно-морской флот сделать больше?

Если бы французское командование приняло решение и приступило бы к действиям раньше, то нет сомнения, что военно-морской флот Франции мог бы принять более активное участие в операции. В этой связи скажем несколько слов о роли Дарлана.

Дарлан действовал в соответствии с директивами Вейгана, который, как известно, 19 мая стал верховным главнокомандующим всеми французскими вооруженными силами. Однако трудно судить, провел ли бы Дарлан подготовку к эвакуации быстрее, если бы он действовал самостоятельно. Его медлительность и нерешительность вполне соответствовали характеру деятельности французского верховного командования в этот период.

Некоторые считают, что в связи с большими расстояниями от Дюнкерка до французских портов, не занятых противником, а также потому, что французский флот на западе страны был занят охранением транспортов в районе Бискайского залива, французы были в менее выгодном положении, чем англичане, в отношении количества кораблей и судов, которые они могли выделить для операции в Дюнкерке. Такое предположение вызывает сомнение. У французов были неиспользованные резервы транспортных средств в Дьеппе, Гавре, Шербуре и Бресте, а также в мелких портах Бретани и в устье Сены. Трудности заключались, очевидно, не столько в количестве имевшихся в распоряжении судов, сколько в темпах, которыми эти суда направлялись в район Дюнкерка. Прибывавшие в этот район суда использовались правильно, без потери времени. Основной упрек, и фактически единственный, который можно было бы сделать французским морским силам, заключается в том, что их вклад в общее дело был слишком небольшим и слишком запоздалым.

## ГЛАВА ДЕВЯТНАДЦАТАЯ. УСПЕХ АНГЛИЧАН

Численность и боевые качества английских экспедиционных сил в 1939 году с неизбежностью отражали те изменения в военной политике английского правительства, которые имели место в период 1918—1938 годов. Английская армия, как и французская, была совершенно не приспособлена для современной войны. Однако было бы неправильно проводить слишком близкую аналогию с французской армией. Единственно постоянным фактором английской политики в период между войнами было стремление всемерно сократить армию. Проблема перевооружения не ставилась перед английским народом вплоть до мюнхенского кризиса и не приобрела должной остроты даже после Мюнхена. До апреля 1938 года английская политика на случай войны с Германией заключалась в том, что военно-морской флот и военно-воздушные силы должны вести оборону Великобритании на дальних подступах к ее берегам, а сухопутные силы должны оборонять побережье и защищать колониальные владения. По существу, это был принцип Бэкона в варианте XX столетия: *«...тот, кто господствует на море... может по желанию навязывать военные действия или уходить от них»*.

В английской военной политике было определенное сходство с политикой французов. Франция сосредоточила свои усилия на создании оборонительной армии, которая в случае войны должна была удерживать противника на границах, и под ее прикрытием в тылу страны после начала войны должны были формироваться войска для наступательных действий. Англия решила создавать свою сухопутную армию под прикрытием военно-морских и военно-воздушных сил. В сущности, это была политика, которой Англия следовала с 1870 года, и она претерпела лишь небольшие изменения после Первой мировой войны в связи с появлением такого нового боевого средства, как авиация. Французская военная политика оказалась нереалистичной в условиях огромного размаха и силы немецкого наступления. Была ли реалистичной английская политика? Ответ мы находим в анализе четырех лет войны, прошедших от Дюнкерка до высадки в Нормандии.

Английские воздушные и морские силы оказались в состоянии обеспечивать оборону Великобритании на протяжении этих лет перед лицом более реальной и более непосредственной угрозы, чем предполагалось.

После апреля 1938 года в английской политике происходит постепенный поворот в сторону непосредственной помощи Франции; первоначально намечалось отправить во Францию экспедиционные силы в составе двух дивизий, затем, в апреле 1939 года, — в составе двух корпусов, и, наконец, к исходу того же месяца была введена всеобщая воинская повинность с целью более ускоренного развертывания сухопутной армии. Решения эти носили политический характер и принимались из необходимости укрепления союза с Францией. Разумеется, в разработке этих предложений принимали участие представители военного командования, хотя инициаторами их они и не являлись. Лорд Горт был назначен начальником Имперского Генерального штаба в 1937 году, и по его рекомендации была установлена численность и структура сухопутных войск, но решающим моментом в этом деле явилось влияние военного министра Хор-Белиша, а также ограничения в ассигнованиях на строительство армии, введенные министерством финансов, и рекомендации советников, не принадлежащих к армии. Военная политика все же выработывалась целиком кабинетом министров, и поэтому никакого прямого сравнения Горты с Гамеленом проводить нельзя.

Высказывалось много критических замечаний по поводу степени готовности английских войск, переброшенных в то время во Францию. Недоставало некоторых важнейших видов снаряжения, некоторых нужных видов оружия, не было необходимой выучки. Эти недостатки с исчерпывающей полнотой изложены во всех работах, освещающих ход истории тех дней. Если и нужно кого винить за эти недостатки, то, конечно, не Горты, как начальника Имперского Генерального штаба, не общее руководство армией и, пожалуй, даже не последовательно сменяющиеся английские правительства — а только тех английских деятелей, которые в течение двадцати лет отказывались поверить в возможность новой войны.

Наиболее сильной критике подвергается то обстоятельство, что англичане не создали необходимых бронетанковых сил для своих экспедиционных войск. В принципе доктрина английской армии о роли

и месте бронетанковых сил была столь же нежизненной и неприемлемой, как и у французов в период между двумя мировыми войнами. Хотя идеи некоторых видных военных теоретиков во главе с капитаном Лиддел Гарттом привели к созданию концепции танковой войны — теории, на которую так сильно ориентировались немцы, — официальная английская военная доктрина до самого начала упомянутого периода перевооружения рассматривала танк только как средство поддержки пехоты. В этой связи любопытно напомнить, что как раз во время нахождения Горта на посту начальника Имперского Генерального штаба было начато формирование первых двух бронедивизий, хотя эксперимент с их созданием тянулся еще с 1934 года. Первая из этих дивизий даже к началу войны была еще далеко не готова. Необходимо подчеркнуть также тот факт, что не прошло и пяти месяцев со дня решения кабинета министров о создании английских экспедиционных сил, как первые транспорты с этими войсками были уже отправлены во Францию.

Со всей откровенностью следует признать, что в то время невозможно было наладить военное производство. Ни министерство снабжения, ни военная промышленность еще не приспособились к требованиям войны.

Несмотря на это, уже к 27 сентября во Францию было переброшено 152 тысячи человек, 21 тысяча автомашин и 120 тысяч тонн военного имущества и боеприпасов. Это было в основном заслугой Горта. Как начальник имперского генерального штаба, он был ответственным за план «W-4». Горт был полностью осведомлен о нуждах экспедиционных войск, но основной его обязанностью было проведение политического курса своего правительства в разумных и приемлемых пределах.

Горт был волевым и мужественным человеком. Рассмотрим кратко его служебную карьеру. Ранее мы отмечали, что назначение его на пост начальника Имперского Генерального штаба было совсем не похоже на обычное замещение вакансии. Он был сравнительно молод для этого поста, и его противники говорили, что он вообще не созрел для этой должности, так как никогда не командовал крупным соединением ни в мирное время, ни во время войны, что он был назначен вне очереди, через головы более пожилых и опытных людей, заслуживающих этой должности по старшинству<sup>[89]</sup>.

Перед его назначением часть офицеров полагала, что на этот пост будет выдвинут сэр Джон Дилл. При этом ожидали, что генерал Алан Брук, любимый ученик Дилла, займет место своего учителя. Трудно предвидеть, к чему бы привело подобное назначение в мирное время. Здесь проявился с достаточной очевидностью дух интриг, царивший в высших кругах армии в течение двух предвоенных лет. Особенно неприятно для Горта было то, что последствия такого его назначения сказывались и в военное время.

Следует также иметь в виду, что генерал Айронсайд втайне помышлял получить назначение на пост главнокомандующего экспедиционными войсками. Некоторые утверждают, что его уже обнадежили в этом. Однако вместо такого назначения ему дали освобожденный Гортом пост начальника Имперского Генерального штаба. Одной из причин этого служили политические разногласия между Гортом и Хор-Белиша, в связи с чем сотрудничество между ними все более затруднялось.

Говорят, что Айронсайд сказал по этому поводу: *«Меня не следовало бы назначать туда. Я говорил об этом Хор-Белиша в то время. Я никогда не служил в аппарате военного министерства и ничего не знаю о его работе. Мне следовало бы отказаться от этого назначения. Но кого другого можно было бы назначить?»*

Джон Дилл был в это время назначен командиром 1-го корпуса, а генерал Брук — командиром 2-го. Горт отбыл во Францию с группой офицеров, которые при его личном участии были назначены туда на высокие посты. Руководство генеральным штабом Айронсайд осуществлял в полном соответствии со своими личными взглядами. В апреле было решено укрепить руководство военным министерством, для чего генерал Дилл был отозван из Франции и назначен заместителем начальника генерального штаба. Уинстон Черчилль писал по этому поводу, что в кабинете министров и высших военных кругах считали, что способности Джона Дилла и его знания стратегии могли бы найти наилучшее применение в случае назначения его на пост главного военного советника. Никто не мог сомневаться в том, что его профессиональный уровень был во многих отношениях выше, чем у Айронсайда.

25 мая Айронсайд, очевидно осведомленный о таком мнении кабинета министров, заявил, что он хотел бы *«добровольно покинуть*

*пост начальника Имперского Генерального штаба, но очень желал бы, чтобы его назначили командовать английскими войсками в метрополии». Брук остался во Франции, чтобы продолжать критику Горта и вести записи в своем дневнике.*

Положение Горта, как главнокомандующего, было весьма щекотливым. Будучи по натуре человеком очень скромным, Горт проявил чрезмерную деликатность в отношениях сначала с Диллом, а затем с Бруком и в конце концов потерял охоту обсуждать с ними важнейшие вопросы стратегии. Весь ход этой военной кампании опровергает критические высказывания Брука о том, что Горт *«блуждал в лесу, оставляя зарубки на коре деревьев, и не было никакой возможности вывести его из этого леса, чтобы показать весь лесной массив со стороны»*.

За время командования войсками на западном участке фронта в полную меру проявились широта мышления Горта и обостренное чувство времени, а это так несовместимо с мелкими и язвительными замечаниями Брука. Весьма важно напомнить, что в вопросах руководства операцией в широком масштабе руки Горта были полностью связаны. Его положение в отношении французского верховного командования было строго определено; его место как инструмента, орудия политики четко очерчено; и, хотя ему разрешалось обращаться к своему правительству, когда, по его мнению, экспедиционным войскам угрожала опасность, было очевидно, что этой возможностью он мог пользоваться только в случаях непосредственной и серьезной угрозы.

Горт подвергался критике за общую линию в стратегии начального периода кампании, и в особенности за неумение возразить против плана «Д», который был согласован в высших кругах. Трудно представить себе, как Горт в принципе мог возражать против него.

В 1940 году французское верховное командование, вопреки урокам истории, все еще находилось под влиянием мифа непогрешимости, который витал над ним с наполеоновских времен. Горт столкнулся с французским командованием во время принятия плана «Д», когда командовал относительно небольшим компонентом оборонительной системы Франции.

Даже после того как план «Д» уже начал осуществляться, войска Горта насчитывали только десять дивизий; в них не было достаточных

бронетанковых сил, а английская военная авиация на этом участке не подчинялась Горту. Как правило, влияние Горта в совете определялось численностью его войск на полях сражения. Стратегия была в руках Франции, а Франция — в руках Гамелена. Тем не менее Горт протестовал самым решительным образом против предложения выдвинуть войска вплоть до рубежа канала Альберта. Вероятно, именно это и послужило толчком для развертывания откровенной критики Горта со стороны французов на первом этапе кампании.

В своей книге «В гуще сражения» Рейно говорит:

*«...Англичане, согласившись на справедливое распределение союзнических войск вдоль франко-бельгийской границы, потребовали поистине гибельного распределения этих войск на бельгийской линии фронта. Фактически они пошли здесь только на то, чтобы занять своими войсками совсем небольшой участок фронта от Лувена до Вавра, прикрытый водной преградой в виде реки Диль».*

В мемуарах Гамелена, носящих название «Служить», отмечается, что Горт отнесся весьма сдержанно к предложению Жоржа расширить фронт английских войск к югу от реки Диль. Но это все данные из «третьих рук», а официального подтверждения указанных разногласий нет. Основная ось выдвижения английских войск на рубеж реки Диль проходила вдоль дороги Турне — Энгийен. Для того чтобы англичане расширили свой фронт к югу, им потребовался бы еще и другой путь для выдвижения войск на восток. Этим путем могла быть только дорога через Монс, которая была основной осью выдвижения 1-й французской армии. Никакого обсуждения вопроса об этих дорогах, никаких расхождений во взглядах, по словам офицеров штаба Горта, не было.

Действия Горта лучше всего можно будет изучить, разделив весь ход этой кампании на четыре этапа.

**Первый этап** включал выдвижение на рубеж реки Диль и закрепление на этом рубеже. Это было осуществлено быстро и эффективно. Позиции на всем этом рубеже обороны удерживались прочно.

Работу штаба Горта по планированию в период до 10 мая, а также результаты подготовки английских экспедиционных сил в течение предшествующих девяти месяцев можно вкратце характеризовать так: подбирая персонал штаба для своего командного пункта, Горт взял туда своего начальника разведки генерала Мезон-Макфарлейна. Полагают,

что именно этим и объясняется то обстоятельство, что впоследствии Горт был плохо информирован о событиях в своем собственном тылу. Это заявление вполне справедливо. Разведывательные данные поступали через тыловой эшелон штаба, расположенный в Аррасе, а отсутствие там руководителя разведки неизбежно приводило к задержкам в работе и прямым ошибкам. Горту предстояло проведение встречного сражения, и он был вправе ожидать от своей разведки получения необходимой для него информации о положении и намерениях противника как на своем участке, так и на участках соседей справа и слева.

Если бы боевые действия развивались так, как их планировало французское командование, значение собственных тылов не было бы таким решающим и сведения о них были бы не нужны. Но поскольку 9-я французская армия неожиданно потерпела поражение, создалась обстановка, при которой осведомленность о положении в своем собственном тылу была жизненно необходима.

**Второй этап** кампании характеризовался отступлением английских войск с рубежа реки Диль, которое началось 16 мая. Горт был вынужден послать своего старшего офицера в штаб генерала Бийота до получения официального приказа на отвод своих войск, так что отсутствие такого приказа уже само по себе являлось признаком начавшегося расстройств руководства со стороны французского командования, определившего впоследствии ход всей кампании.

В начальный период отступления Горт также не получал никаких письменных распоряжений от Бийота и поэтому продолжал руководить действиями своих войск, координируя их с 1-й французской армией на своем правом фланге и с бельгийской армией на левом фланге в чрезвычайно тяжелой обстановке.

Различия в языке и обычные трудности в отношениях между союзниками осложнялись еще различием в темпах передвижения полностью моторизованной английской армии и немоторизованных бельгийской и французской армий.

Заключительный период скоординированного отступления, в результате которого войска в ночь на 22 мая отошли на рубеж старых пограничных укреплений, был проведен по инициативе Горты после его совещания с командирами корпусов и согласования на встрече союзников в Ипре. Несмотря на то что Бийоту не удалось осуществить

взаимодействие, несмотря на всевозможные непредвиденные обстоятельства, отступление было проведено успешно, и Горт достиг цели — отвел свою армию на пограничный рубеж.

**Третий этап** кампании перекрывает события второго этапа. Фактически он начался еще 17 мая. На этом этапе были созданы сводные отряды, на использовании которых Горт позднее и строил свою оборону на западном участке фронта. Создание этих отрядов, как отмечалось выше, подвергалось ожесточенной критике — но ни один из критиков в свою очередь ничего не предлагал взамен. Горту в эти первые дни боев приходилось решать сложные задачи. С помощью этих сводных отрядов, недостаточно сплоченных, Горт стремился вначале создать видимость организации контрудара, а затем видимость прочной обороны. Слово «видимость» подходит здесь потому, что войска Франклина никогда не могли даже питать надежду на прорыв в южном направлении силами, которыми они располагали, а отряды, имитировавшие оборону на рубеже канала Аа, никогда не смогли бы выдержать серьезного натиска, если бы немцы нанесли удар всей своей мощью. Однако в обоих случаях сам факт существования сводных отрядов и упорство, с которым они удерживали отведенные им участки обороны, создали впечатление у Рундштедта, что ему придется вести тяжелые бои и нести большие потери, если он будет продолжать наступление на этом фронте.

Результаты формирования этих сводных отрядов сказывались еще долго. Эти отряды помогли Горту организовать к исходу 24 мая более стройную оборону на западном участке фронта. Семь дней этого этапа дали наглядный урок использования разрозненных частей и подразделений. Творческая изобретательность и дальновидность, с какой создавались опорные пункты, мастерство, с каким проводилась расстановка сил на наиболее угрожаемых направлениях, решительность и отвага, с какой войска оборонялись, — все это, вместе взятое, и составляет одну из самых замечательных страниц истории английской армии.

Для проведения боевых действий одновременно в двух направлениях Горт разделил свой штаб соответственно на две группы, каждая из которых действовала вполне самостоятельно в деле руководства войсками своего направления. Работу обеих групп штаба с большим мастерством координировал генерал Паунелл, однако общее

руководство и здесь осуществлялось главнокомандующим. Немаловажную роль в успешной организации обороны сыграла также система подготовки штабных офицеров в Камберли, которая выработала единство взглядов и действий командиров и штабов.

**Четвертый этап** кампании заключался фактически в отходе к Дюнкерку. Этот этап берет начало с момента, когда Горт в субботу 25 мая в 18.00 принял решение отказаться от плана Вейгана и использовать предназначенные для его осуществления войска для усиления своего левого фланга на старых приграничных позициях, где генерал Брук командовал 2-м корпусом. Это было смелое и важное решение. Оно обеспечило успешное проведение оборонительных действий на восточном участке фронта и дало возможность провести в жизнь решение об отводе войск к Дюнкерку. Решение было в полном смысле слова односторонним, однако Горт постарался информировать о нем французов возможно раньше, а на следующее утро он уже торопил Бланшара с отводом войск на рубеж реки Лис.

При любом анализе этого последнего этапа не следует забывать, что на фронте общей протяженностью в 200 километров, который занимали в тот момент английские и французские войска, 160 километров приходилось на долю английских войск, а после поражения и выхода из войны бельгийской армии протяженность фронта английских войск увеличилась еще на 40 километров. Отвод войск к реке Лис, который был начат по требованию Горты, имел целью сократить протяженность фронта английской и французской армий на 92 километра. После осуществления этого мероприятия Горт получил приказ из Лондона эвакуировать английские экспедиционные войска в Англию.

История завершающего отхода в район Дюнкерка имеет две стороны, и бои в этом районе велись также на двух фронтах.

Почти одновременно с тем, когда Бланшар и Горт пришли к соглашению об отводе войск к реке Лис, немецкий фельдмаршал Бок на восточном участке фронта атаковал всей мощью своей армии бельгийцев и англичан, а на западном участке по приказу Гитлера начали наступление стоявшие наготове бронетанковые войска. Боевые порядки войск Горты выдержали оба удара<sup>[90]</sup>. В боях на участке от Сен-Венана до Ла-Бассе 2-я дивизия покрыла себя бессмертной славой. В центре этого участка фронта располагалась 4-я бригада, которая

выдержала самые тяжелые за весь период отступления английских войск удары немецких танков, артиллерии и пикирующих бомбардировщиков и упорно оборонялась, пока не была полностью уничтожена. В смелости и упорстве 4-й бригаде не уступали защитники Касселя, солдаты, удерживавшие узлы сопротивления Азбрук, Вормуд и Ледрингем, а также ряд других узлов сопротивления западного участка фронта. В результате такой смелости и упорства войск в обороне немцы были вынуждены 30 мая окончательно остановить наступление своих бронетанковых сил, и Рундштедт снял последние подразделения танковых дивизий с этого направления и перебросил их на юг<sup>[91]</sup>.

Главное сражение на левом фланге английских войск началось утром в воскресенье 26 мая. Это лишний раз подтвердило точность расчета времени, сделанного Гортом. После решения Горта отказаться от плана Вейгана 5-я дивизия была перебросена на левый фланг Брука и заняла свои позиции как раз к моменту начала артиллерийской подготовки немцами. Переброска дивизии была осуществлена в сжатые сроки. Горт считал возможным нанесение удара на юг, начало которого по его замыслу надо было по возможности оттянуть, не допуская, однако, опоздания.

Бои на левом фланге фронта в других трудах представлены в искаженном свете. Они не представляли независимой, самостоятельной операции, успех которой якобы следует приписать лично генералу Бруку. Они, в сущности, были неразрывной частью всей оборонительной кампании с ее огромными масштабами, важным, можно сказать даже жизненно важным, составным элементом всей обороны, но значение их нельзя переоценивать и ставить выше значения боев 2-й дивизии на канале.

Всего 32 километра отделяли тогда западный участок фронта от восточного. Если бы в боях на западном участке фронта 27, 28 и 29 мая не удалось задержать немцев, войска Брука были бы атакованы ими с тыла и опрокинуты. В эти последние дни отступления армии Севера были сжаты так, что занимаемая ими территория напоминала по форме квадрат. Противник атаковал этот квадрат одновременно с трех сторон. Если бы ему удалось добиться успеха хотя бы на одной из трех сторон, все другие стороны не устояли бы. Но этого не случилось, и ни одна из сторон не дрогнула.

Оставалась только одна брешь в линии фронта — между левым флангом корпуса Брука и побережьем. Основной задачей войск на левом фланге была ликвидация этой бреши. Однако, когда утром 28 мая моторизованные разведывательные подразделения фельдмаршала Бока достигли намеченного им рубежа на подступах к Ньюпорту, войска Брука все еще не были готовы к тому, чтобы расширить свой фронт на левом фланге до морского побережья и тем самым ликвидировать существовавшую брешь. Положение спас эффективно выведенный в этот район последний резерв Гор-та. Передовые разведывательные подразделения немцев были отброшены 12-м уланским полком, который Горт предусмотрительно оставил в своем распоряжении.

Позднее в течение того же дня основные оборонительные бои вела сводная группа Адама. Это импровизированное формирование под командованием генерала Адама состояло из саперов и артиллеристов, действовавших как пехота. Именно это формирование остановило немцев в домах Ньюпорта после того, как они захватили главный мост, оставленный французами невзорванным.

Эти действия английских войск лишней раз подтверждают способность Гор-та предвидеть события и правильно оценивать фактор времени. Они обеспечивали оборону на левом фланге до того момента, пока войска Брука вечером следующего дня не заняли отведенный им участок обороны на этом фланге.

Анализ хода боевых действий на каждом из главных направлений этого этапа обороны показывает, что Горт постоянно ясно представлял себе положение на фронте в целом. Горт поступил весьма предусмотрительно, наделив большими полномочиями своих командиров корпусов и сводных отрядов. Сложная обстановка отступления, трудности связи, перегруженность дорог и заторы на них — все это делало затруднительным, а порой и невозможным непосредственное управление войсками из одного пункта. Поэтому решение Гор-та о повышении самостоятельности подчиненных ему командиров было вполне оправданно, хотя результаты и не были всюду одинаково успешными.

Наиболее энергичным и изобретательным из трех командиров корпусов был генерал Адам, который много сделал для укрепления обороны западного района и добился больших успехов по удержанию рубежа обороны непосредственно вокруг Дюнкерка.

Генерал Баркер действовал менее удачно.

Генерал Брук хорошо вел бои в течение первых этапов кампании и блестяще действовал на левом фланге. То обстоятельство, что значение этих боев было переоценено, а в результате этого и преувеличена роль Брука во всей кампании, ничуть не преуменьшает действительных заслуг 2-го корпуса, находившегося под командованием Брука.

Из младших генералов Франклин заслуживает всех тех похвал, которые он получил за свое умелое командование войсками сначала в боях при отходе к Аррасу, при обороне самого Арраса и, наконец, при отражении удара главных сил фельдмаршала Бока.

Генерал Монтгомери был отмечен за умелое руководство и использование сил своей дивизии, в особенности за ночной марш дивизии на самый отдаленный участок левого фланга.

Известная часть славы за оборону дюнкеркского рубежа должна принадлежать генералу Торну, превосходно командовавшему 48-й дивизией.

Генерал Александер с самого начала безупречно командовал 1-й дивизией и был по заслугам отмечен за руководство войсками на заключительном этапе эвакуации английских экспедиционных сил.

Моральное состояние войск, как говорилось выше при оценке французской армии, всегда зависит от командования. Одна незначительная, но досадная сторона событий у Дюнкерка вскрывает неудовлетворительное моральное состояние английских экспедиционных войск в те дни. В начальной стадии, и в особенности в течение первых двух дней эвакуации, на побережье у Дюнкерка царил явный беспорядок, дисциплина отсутствовала. Люди в панике бросались на суда и плавсредства, которые, по сообщению очевидцев, часто тонули из-за перегрузки или переворачивались волной прибоя. Это был период отставших «лишних ртов», разбитых частей и разрозненных мелких подразделений, которым было приказано самостоятельно, «на свой страх и риск», пробраться в Дюнкерк для эвакуации. В связи с тем что офицеры отступающих частей и подразделений часто шли в арьергарде либо зачислялись в сводные отряды, на побережье в районе Дюнкерка ощущалась нехватка командного состава, поэтому не было надлежащего руководства. Все это, однако, носило временный характер, а в большинстве случаев приводило только к трудностям местного значения<sup>[92]</sup>.

Моральное состояние войск при выходе к побережью и к Дюнкеркскому молу отвечало самым лучшим традициям английской армии и даже преумножало их. Однако был и один общий недостаток в этот период кампании. В течение всей операции по эвакуации сухопутные войска не создали на побережье постоянного органа по обеспечению порядка при эвакуации, а сделать это было необходимо. Произошло это упущение, в частности, из-за расстройств военно-полицейской службы. Каждый корпус имел своего представителя — офицера на берегу, и большая часть работы по наведению порядка на берегу выполнялась несколькими частями — в том числе и 12-м уланским полком, который снова отличился своими действиями у Дё-Панна. В целом порядок на берегу был неустойчив, легко уязвим и зависел от воинских частей, которые в любую минуту могли быть эвакуированы.

В войсках в то время существовало мнение, что весь контроль на побережье должно было взять на себя командование флота. Но это было неосуществимо. Флот был совершенно не в состоянии даже укомплектовать личным составом корабли и суда, необходимые для ведения операции, и только сухопутные войска могли бы создать постоянные береговые партии с участием представителей флота, которые оставались бы на берегу до полного завершения эвакуации войск.

Большая часть недоразумений и недопонимания между флотом и армией была бы устранена, если бы такие береговые партии были созданы.

Указанный недостаток все же был незначительным в сравнении с результатами, достигнутыми в ходе отступления, а также с результатами общего успешного руководства эвакуацией войск.

В данном случае будет уместным привести некоторые цифровые данные, относящиеся ко всей операции по эвакуации войск, которой было присвоено наименование «Динамо».

В ходе операции «Динамо» было эвакуировано с континента 139 732 человека из состава английских войск и 139 097 человек из состава французской и бельгийской армий. К этому числу следует добавить еще 58 583 человека из состава английских войск и 814 человек из армий союзников, эвакуированных до начала операции «Динамо».

За время отступления в боях на побережье английская армия потеряла 68 111 человек убитыми, ранеными, пропавшими без вести и пленными. Она потеряла при этом 2472 орудия, 63 879 автомашин и 0,5 миллиона тонн военного имущества и боеприпасов.

На войне вообще невозможно оценить в полной мере истинные размеры выгод и потерь. Потери в боях у Дюнкерка были большими. Но если учесть тот неоспоримый факт, что благодаря усилиям своих военачальников, офицеров и солдат английская армия возвратилась с континента в Англию в боеспособном состоянии, то с военной точки зрения потери были в допустимых пределах.

Солдаты и офицеры верно служили Горту, и установившиеся между ними взаимоотношения всегда отвечали требованиям момента. Блестящую оценку способностей и роли Горта как полководца мы находили в описании итогов кампании, сделанном в написанной Эллисом официальной истории войны во Франции и Фландрии.

*«Горт быстро нашел единственно возможный выход из угрожающего положения, в котором оказалась его армия и армии союзников, поддержка которых уменьшалась с каждым часом. Чтобы избежать поражения, он избрал единственно правильный путь, и ничто не могло отвлечь его с этого пути. Все важнейшие решения Горта были разумными и своевременными. Его суждения и оценки нужд текущего момента и потребностей будущего были всегда безошибочны. Он предвидел, что если французы не смогут быстро закрыть брешь, образовавшуюся на их участке фронта, то союзные армии Севера будут скованы противником, вынуждены будут отойти на побережье и прибегнуть к эвакуации. Он знал, когда следовало оборонять Аррас и когда его нужно было оставить. Он правильно оценил значение рубежа канала в своем тылу за несколько дней до того как был атакован противником — и, создав видимость наличия крупных сил на этом участке, обманул противника, заставив его сделать передышку, которой Горт и воспользовался для организации более прочной обороны. Он своевременно увидел опасность поражения у Ипра и избежал его. Он был инициатором создания рубежа обороны вокруг дюнкеркского плацдарма и идеи частичной эвакуации, задолго до того как его собственное и французское правительства приняли решение о полной эвакуации войск.*

*Действительно, чувство времени, присущее Горту на протяжении всей кампании, было у него настолько сильным, что ни указания английского кабинета министров, ни увещевания французов не могли заставить его делать то, что он считал несвоевременным или нереальным».*

К этой характеристике можно добавить мнение генерал-майора Джона Кеннеди, который в течение трех лет после событий у Дюнкерка был начальником оперативного управления военного министерства. В своей книге «Business of war» он пишет:

*«Я думаю теперь, что назначение Горта главнокомандующим можно рассматривать как одно из тех благоприятных совпадений, которые не раз сопутствовали нам в течение войны. При любом другом командующем сухопутные войска из самых добрых побуждений могли бы использоваться совсем иначе, и, быть может, были бы отрезаны от моря во время разгрома французской армии, и попали бы в такую беду оправиться после которой было бы трудно».*

\*\*\*

Действия английских ВВС во время дюнкеркских событий подвергались в ходе самой кампании сильной критике. С другой стороны, выдвигались весьма веские аргументы в их защиту. Поэтому роль английских ВВС в этой кампании необходимо оценивать с особой осторожностью.

На протяжении своей краткой истории английские ВВС неоднократно критиковались за стремление вести «свою собственную войну». Это же обвинение было повторено во Франции в 1940 году. В годы, предшествовавшие войне, королевские ВВС сосредоточили свои силы и средства в двух основных объединениях: Истребительном и Бомбардировочном командованиях. Теория возможности ведения наступательных бомбардировочных операций занимала доминирующее место в стратегии наступательных действий английских ВВС.

Здесь нет необходимости подробно исследовать имевшие место до войны длительные споры между тремя видами вооруженных сил. В результате ошибок, допущенных в ВВС и ВМС, создалось такое положение, что в ВМС к началу войны не было подходящего типа морского самолета. Однако весьма сомнительно, чтобы это обстоятельство отразилось в какой-либо степени на ходе эвакуации войск с континента.

Для сухопутных сил весьма ощутимым оказалось влияние предвоенных интриг и нерешительности, последствия их очень ярко проявились в ходе Дюнкеркской кампании. Поскольку доктрина использования авиации ориентировала бомбардировочную авиацию на наступательные операции, а истребительную авиацию — на оборонительные, масштаб и степень авиационной поддержки наземных операций во Фландрии были недостаточными. Однако не следует думать, что это произошло полностью по вине военно-воздушных сил.

Как уже отмечалось ранее, до 1938 года вообще не существовало никакого плана создания экспедиционных войск для войны в Европе, а потребности этих войск не были выявлены вплоть до конца 1939 года. Ни сухопутная армия, ни ВВС до мая 1940 года не рассматривали всерьез многих вопросов ведения войны, как это предусматривала германская доктрина в отношении непосредственной авиационной поддержки войск, их взаимодействия с пикирующими бомбардировщиками и быстрого реагирования на требования наземных войск. Справедливости ради следовало бы сказать, что инициатива в этих вопросах должна была исходить от сухопутных войск.

Имелись и другие факторы в сложившейся тогда обстановке, однако настоящий общий обзор характеризует ее с достаточной полнотой. Английские ВВС во Франции в мае 1940 года ни в количественном, ни в качественном отношении не отвечали требованиям задач, стоявших перед ними. Они были сформированы в январе того же года под командованием маршала авиации Баррата из авиационных частей, предназначенных для взаимодействия с наземными войсками, и так называемых «передовых ударных сил», базировавшихся во Франции и являвшихся передовым эшелоном бомбардировочного командования.

Слияние разных родов авиации в одном объединении не способствовало повышению общей боеспособности этого авиационного объединения. Командование объединения не признавало доктрины «непосредственной поддержки», а связь наземных войск с ВВС недопустимо замедлялась и совершенно не соответствовала создавшейся обстановке. Более того, командование наземных войск считало, что командующий авиацией поддержки вице-маршал авиации Блаунт и его штаб не смогли построить свою работу в соответствии с требованиями быстро меняющейся и ухудшающейся обстановки.

Между взглядами английского и французского командования на роль авиации существовало принципиальное различие. В кратких чертах оно сводилось к тому, что английское командование полагало, что большая часть истребительной авиации должна быть использована для обороны территории Англии, а бомбардировочная авиация — для бомбардировок избранных объектов на территории Германии. Французское же командование, исходя из слабости своей авиации, не могло разделять этой точки зрения и считало, что все бомбардировщики должны использоваться только для ударов по скоплениям войск противника и его коммуникациям<sup>[93]</sup>.

Таким военно-воздушным силам союзников и противоречивым взглядам на их роль и использование противостояла огромная, монолитная авиационная армада немцев с единой задачей — удовлетворять непосредственные тактические требования «блицкрига».

10 мая английская армия в ходе выдвижения на рубеж реки Диль не испытала еще на себе действия авиации противника. Некоторая заслуга в этом принадлежала английской авиации поддержки, но основной причиной явилось то, что немецкая авиация была почти целиком занята поддержкой своих наступающих войск. На севере 2-й немецкий воздушный флот осуществлял выброску парашютных и посадочных десантов и обеспечивал их прикрытие и бомбардировочную поддержку. На юге 3-й воздушный флот проводил высадку десантов и обеспечивал максимальное авиационное прикрытие наступающих танковых колонн, нанося бомбовые удары по целям перед танковыми колоннами и непосредственно поддерживая их действия.

У немцев буквально не оставалось больше авиации для нанесения ударов по колоннам союзников, двинувшимся по открытым равнинам Фландрии — да немецкое верховное командование и не собиралось препятствовать продвижению этих колонн. Как отмечалось выше, немецкое командование вполне удовлетворялось перспективой встречи с войсками армий Севера на неподготовленных, временных, импровизированных позициях, при растянутых коммуникациях, вместо того чтобы встречаться с ними на хорошо подготовленных, укрепленных позициях на франко-бельгийской границе.

С самого начала было установлено, что количество истребителей, имевшихся в составе английской авиации на континенте, не отвечало необходимым требованиям, и в первый же день кампании она была

усилена двумя эскадрильями истребителей, переброшенных из Англии, а в последующие три дня прибыло еще тридцать два самолета.

Но если задачи этой истребительной авиации, обеспечивавшей продвижение английских экспедиционных войск, были относительно несложны, то задачи бомбардировочной авиации с первого же дня немецкого наступления были тяжелыми и рискованными. 10 мая четыре группы, по 8 средних бомбардировщиков в каждой, были в сопровождении истребителей направлены для нанесения ударов по немецким танковым колоннам. 13 бомбардировщиков были сбиты, остальные 19 сильно повреждены. На следующий день 8 бомбардировщиков атаковали колонну противника вблизи германской границы. Только один из них вернулся на свою базу, да и тот был сильно поврежден. 12 мая несколько экипажей самолетов-бомбардировщиков вызвались бомбить важный мост в Маастрихте. Пять бомбардировщиков было послано на эту операцию под прикрытием истребителей. Только один вернулся на базу.

Эти примеры говорят, с одной стороны, о мужестве и храбрости экипажей бомбардировщиков, принимавших участие в этих налетах, а с другой — о полном несоответствии требованиям войны как самих самолетов, так и применявшейся тактики использования авиации. Вся концепция наступательных и оборонительных действий английской авиации совершенно не соответствовала мощи и целенаправленности немецкого наступления. 14 мая в ходе нанесения серии бомбовых ударов, направленных преимущественно по мостам и переправам в тылу противника, 56% бомбардировщиков, занятых в этих операциях, было потеряно.

При проведении этих налетов экипажи самолетов проявили отвагу и героизм. Но помешало ли это сколько-нибудь осуществлению планов германского наступления — сомнительно. С 15 мая бомбардировки в дневное время были значительно сокращены, доведены до минимума, и базировавшееся в боевой зоне ударное авиасоединение переключилось на проведение ночных бомбардировок в районе Седана. Эти бомбардировки были почти совершенно безрезультатны. Английская авиация к тому времени уже потеряла 248 самолетов сбитыми и приведенными в негодность, и в полночь 15 мая расположенные на севере части ударного соединения были вынуждены перебазироваться в тыл на аэродромы, расположенные южнее, так как в результате

быстрого продвижения немецких войск аэродромы на севере оказались под угрозой.

В течение 16, 17 и 18 мая, когда английские экспедиционные силы откатывались с рубежа реки Диль, бомбардировщики ударного авиасоединения совершенно бездействовали и не были в состоянии поддерживать действия английской армии. На 19 мая истребительная авиация также перебазировалась: тыловой эшелон штаба был перемещен в Булонь, и оперативное руководство осуществлялось в тяжелых условиях; разведывательная деятельность штаба была почти полностью парализована, и практически он не мог удовлетворять заявки на нанесение ударов.

К полудню 19 мая значительная часть истребительной авиации была передислоцирована в Англию. Оставшиеся части были переброшены дальше на юг. Анализируя в этот день три варианта своих возможных действий, Горт учитывал, что его сухопутные войска остались без авиационной поддержки и что прикрытие войск с воздуха необходимо будет осуществлять из Англии. Трудности, связанные с осуществлением авиационной поддержки, стали известны Горту из информации, полученной им через полковника (ныне генерала) Фестинга.

В течение недели, предшествовавшей операции «Динамо», воздушное прикрытие Дюнкерка и прилегающей к нему на юго-востоке территории, протянувшейся в виде длинного 112-километрового рукава, а также морских подступов к Дюнкерку, обеспечивалось истребительной авиацией кентского района. Беглый взгляд на карту может объяснить трудности, возникавшие при этом в действиях авиации.

Ближайший кентский аэродром находился на удалении более 80 километров от Дюнкерка. Небольшой радиус действий истребителей оставлял совсем мало времени на прикрытие Дюнкерка и, конечно, еще меньше — для действий на маршрутах полетов бомбардировщиков и истребителей противника.

Со стороны бельгийцев и французов в это время также поступали заявки на авиационную поддержку, в связи с чем авиационный совет и кабинет министров в Лондоне должны были решать, в каком из трех направлений сосредоточить максимум сил авиации. Кроме того, при принятии этих решений следовало считаться с возможностью

поражения Франции — и вытекающей из этого необходимостью защищать саму Англию против всей мощи германских ВВС.

Сначала на континент высылались патрули в составе примерно одной эскадрильи каждый и с непродолжительными перерывами. 26 мая, например, было послано последовательно двадцать два патруля, а 27 мая — двадцать три. Большие потери заставили истребительное командование 28 мая сократить количество патрульных вылетов до одиннадцати, но состав каждого патруля был удвоен и даже утроен по сравнению с составом патрулей предыдущих дней.

Позднее количество патрульных вылетов было снижено до восьми, а после 1 июня, когда от эвакуации войск в дневное время отказались, — до четырех. Наступили, таким образом, продолжительные периоды, когда в районе Дюнкерка не было ни одного английского самолета.

В связи с тем что для немецкой авиации, действовавшей с аэродромов в Бельгии и Франции, район Дюнкерка был значительно ближе, чем для английской, оперировавшей с кентских авиабаз, возможность попасть под удар немецких самолетов сразу же после ухода сильного английского патруля была вполне реальной.

Это обстоятельство стало особенно очевидным 1 июня. Атаки авиации противника, приведшие в этот день к тяжелым потерям в кораблях и судах, проводились в перерывах между вылетами английских патрулей.

Можно ли было организовать больше патрульных вылетов? Армейские историки в целом соглашались с доводами командования ВВС, что количество патрульных вылетов лимитировалось фактической емкостью аэродромной сети и количеством имевшихся самолетов. Историки военно-морских сил согласны с замечанием министерства авиации на донесение адмирала Рамсея, что «было бы излишним утверждать, что все действия авиации могли наблюдаться с берега», и критикуют точку зрения Рамсея, противоположную их точке зрения.

Историк королевских ВВС Колльер после рассмотрения различных точек зрения по этому вопросу отмечает в своей книге «The Defence of the United Kingdom» следующее:

*«Делать в среднем в день 300 самолето-вылетов в столь критический период — это, пожалуй, меньше того, что можно было ожидать от боевой авиации, насчитывающей 600—700 самолетов».*

Справедливо также и другое его замечание: количество самолетов в строю не является единственным критерием успеха. Тем не менее количество современных истребителей, имевшихся в боевых эскадрильях на учебных пунктах и в резерве, вполне позволяло английской авиации действовать значительно решительнее и активнее с ряда аэродромов юго-восточной Англии, откуда район Дюнкерка был вполне досягаем.

Почему же эта возможность не была использована?

Ответ на этот вопрос может быть двояким. Официальная точка зрения состоит в том, что авиационный совет считал оборону территории Англии главной и первоочередной задачей истребительного командования. Последнее, по-видимому, толковало первоочередность этой задачи в довольно узком смысле.

В последнюю неделю мая наиболее важным фактором обороны Англии было положение английских экспедиционных сил. От успеха их эвакуации зависела возможность накопления сил для дальнейшего ведения войны. Напомним еще раз, что в состав английских экспедиционных сил входила большая часть кадрового костяка английской армии. Без этого костяка невозможно было формировать новые соединения, так как отсутствовали бы кадровые офицеры, опытные, обученные и испытанные командиры.

Конечно, трудно определить точно условия, необходимые для противовоздушной обороны какой-либо страны, — но одним из первоначальных мероприятий этой обороны должно быть уничтожение авиации противника. В этом отношении довольно трудно увязать сдержанность, проявленную командованием ВВС в деле обеспечения максимума усилий по прикрытию войск в период эвакуации, с утверждениями о якобы успешных действиях авиации в тот период. Эти утверждения были подтверждены в речи Черчилля в палате общин 4 июля, в которой он заявил следующее:

*«Войну не выиграешь эвакуацией. Но входе проведения этой эвакуации была одержана победа, которую следует отметить. Она была достигнута военно-воздушными силами. Это была великая проба сил английских и германских ВВС...»*

*Мы вернули себе наземную армию; они заплатили четырехкратными потерями за ущерб, причиненный нам. Все наши летчики оказались более высокого качества, чем у противника».*

Если качественное превосходство действительно было достигнуто и если истребительное командование действительно уничтожало четыре немецких самолета за каждый свой потерянный самолет, Дюнкерк мог бы оказаться весьма успешным началом воздушной обороны Англии. Но каковы же действительные цифры? Истребительное командование за весь период эвакуации потеряло 106 самолетов.

По данным Черчилля (взятым, вероятно, у командования ВВС) и по заявлениям Рейно в Париже, потери противника были в четыре раза больше. Было ли сбито 424 немецких самолета?

Первые официальные данные, опубликованные министерством авиации, говорили о 390 сбитых самолетах противника. Более тщательный подсчет, проведенный после того, как миновала горячка первого периода боев, показывает снижение этой цифры до 262. Изучение немецких документов, захваченных после войны, показало, что общие потери немцев за указанный период на всем фронте составляли 156 самолетов. 19 из них были сбиты в боях на других участках фронта и 5 потеряны от других причин. Общие потери немцев в районе Дюнкерка составляли поэтому только 132 самолета. Из этого общего числа сбитых самолетов некоторый процент падает на потери от зенитного огня отступающих войск, которые официально заявили, что сбили 35 самолетов противника.

В этих цифрах трудно найти оправдание часто повторяемому утверждению, что истребительное командование добилось превосходства над противником в районе Дюнкерка. Конечно, качественное превосходство не всегда характеризуется количественными показателями выигранных и потерянных. Такой фактор, как количественный состав авиации сторон, имеет важное значение. Тем не менее и здесь допущены были определенные неточности. По данным английских ВВС того времени, у немцев для наступления на Западе было 1500 истребителей и свыше 2000 бомбардировщиков первой линии. Фактически же в период наиболее мощного наступления немцев у них имелось около 1200 истребителей и 1600 бомбардировщиков. Эти силы были разделены на два воздушных флота, причем на 2-й воздушный флот под командованием Кессельринга были возложены в первый этап сражения на северном участке фронта разгром армий Севера и нанесение ударов по Дюнкерку.

Силы Кессельринга в это время были ослаблены передачей 8-й авиагруппы в состав 3-го воздушного флота.

2-й воздушный флот вел непрерывные боевые действия по поддержке немецких наземных войск в течение 16 дней. Согласно отзыву самого Кессельринга, *«эти действия истрепаали наших людей и боевую технику и снизили нашу боевую мощь до 30—50 %»*. Когда в ходе боя начали использоваться силы 3-го воздушного флота, его мощь также значительно снизилась.

Совершенно очевидно, что силы немецких ВВС в районе Дюнкерка в ходе отступления английских войск никогда не были столь мощными, какими они представлялись штабу истребительного командования.

Тактические преимущества, полученные немцами в результате быстрого занятия оставленных союзниками аэродромов в Бельгии и Северной Франции, позволили Кессельрингу поднимать в воздух в необходимых случаях довольно большой процент имевшихся сил авиации. Этот процент оказался куда более значительным, чем процент английской истребительной авиации, допускаемый к использованию в соответствии с принятыми в английских ВВС взглядами. Неизбежным следствием этого явилось сокращение общего количества патрульных вылетов над районом Дюнкерка — что, конечно, привело к сокращению потерь самолетов.

Существует еще один фактор, который подлежит учету при рассмотрении вопроса о роли авиации в Дюнкерке. Район Дюнкерка был фактически за пределами эффективной дальности действия применявшихся тогда радиолокаторов. Это обстоятельство, видимо, в значительной мере и объясняет то положение, почему качественное превосходство английских ВВС, достигнутое в «Битве за Англию», фактически не было достигнуто ранее в битве за Дюнкерк.

Однако ни одно из этих обстоятельств не отразилось на храбрости и самоотверженности экипажей истребителей, обеспечивавших прикрытие района Дюнкерка и путей эвакуации. Известно много примеров этой храбрости, и если все же часто раздается критика в адрес ВВС, то это объясняется тем, что политические соображения сдерживали возможный размах их действий. Одно ясно: если бы не храбрость и выносливость тех, кого посылали сражаться в воздухе,

потери были бы неизмеримо более значительными, чем они оказались на самом деле.

\*\*\*

Одной из наиболее характерных черт руководства военно-морскими силами является способность отказываться от шаблонов, проявлять гибкость. История знает много примеров, подтверждающих это. Действия против армады вражеских кораблей, закончившиеся победой Нельсона у Трафальгара, были не шаблонными. Морские бои у Гельгоlanda, Зебрюгге, Нарвика и Сен-Назера в наши дни были примерами отказа от жестких норм боевых наставлений.

Но ни в одном из исторических повествований о действиях военно-морского флота нельзя найти что-нибудь похожее на то, что имело место в ходе девятидневных боев за Дюнкерк. Одним из наиболее ярких парадоксов сражения за Дюнкерк было то, что сам Рамсей был ортодоксальным адмиралом.

Когда началась война, положение военно-морского флота в смысле боевых возможностей было значительно более удовлетворительным, чем положение сухопутной армии. Однако уже в ходе первого этапа морских сражений заметно обнаружились некоторые слабые моменты в подготовке военно-морского флота к войне. Флот использовал получаемые на свою новую программу средства по двум каналам. С одной стороны, осуществлялась большая программа строительства крупных линейных кораблей в противовес немецким кораблям типа «Дойчланд», «Бисмарк» и тех, которые предусматривались программой «Z». Английская программа предусматривала строительство пяти кораблей типа «Кинг Джордж V» и четырех кораблей типа «Лайон».

Одновременно существовала программа строительства тяжелых авианосцев, по которой строились авианосец «Арк Роял», три авианосца типа «Илластриес» и три авианосца типа «Индомитебл».

Программа строительства крупных морских кораблей поглотила большую часть выделявшихся средств, и в связи с этим флот начал войну с серьезной нехваткой кораблей меньшего тоннажа. Была и другая причина. Изобретенный в довоенный период гидролокатор не прошел достаточной проверки и породил мнение, что проблема борьбы с подводными лодками решена.

Имеются основания полагать, что совет Адмиралтейства возлагал очень большие надежды на возможности этого гидролокатора и

вследствие этого уделял мало внимания строительству кораблей для противолодочной борьбы.

В результате флот начал войну, имея в строю 100 эскадренных миноносцев для действий в составе флота и 101 миноносец и сторожевой корабль для конвойных нужд. Этого количества было совершенно недостаточно. Имелась и другая слабость. Противовоздушная оборона была более или менее удовлетворительной на крупных кораблях, в то время как на малых кораблях она просто отсутствовала. Все современные корабли класса эсминцев не имели никакого зенитного вооружения<sup>[94]</sup>, а их главный калибр не имел достаточного угла возвышения, чтобы вести огонь по атакующим самолетам. Эти корабли пришлось поочередно выводить, чтобы поставить на них зенитные орудия старых образцов. Однако некоторые эсминцы старых типов в начале войны были превращены, или превращались, в корабли противовоздушной обороны.

Вопрос о нехватке эсминцев уже подробно освещался раньше. Следует только напомнить, что из 202 эсминцев, имевшихся в начале войны, английский флот потерял 14, а из числа оставшихся большой процент кораблей находился в верфях. Кроме того, из состава флота обороны Метрополии много кораблей было занято в проведении последнего этапа Норвежской кампании. Наконец, все корабли Дуврской флотилии (кроме одного) были потоплены или выведены из строя при эвакуации Булони.

Нет необходимости сравнивать позиции авиационного совета и совета адмиралтейства: в этот период существовала некоторая общность в их взглядах.

Задачи флота по обороне Метрополии были двоякими: необходимо было иметь достаточно надводных кораблей, чтобы противостоять возможному вторжению противника в Англию; в то же время флот должен был постоянно обеспечивать безопасность морских коммуникаций. Для выполнения этих задач необходимы были эсминцы. Существование Англии во многом зависит от безопасности ее морских коммуникаций. Теоретически Англия могла быть побеждена одинаково успешно путем блокады и в результате прямого нападения. Имея это в виду, Адмиралтейство приняло решение укрепить силы адмирала Рамсея. В результате под его командование было отдано 40 эсминцев. Сюда входили все силы трех военно-морских баз южного и восточного

побережий, а также ряд кораблей флота обороны метрополии. 29 мая Адмиралтейство отозвало эсминцы новейших типов, но позднее снова вернуло их по требованию Рамсея.

Адмирал Рамсей начал подготовку к эвакуации, рассчитывая на эсминцы и суда паромного типа.

Ход операции «Динамо» подробно излагался уже ранее. Здесь уместным будет напомнить лишь, что эвакуация протекала в сложных условиях наступления немецких сил и захвата ими портов Ла-Манша. Вместо четырех основных портов с паромными причалами и оборудованием для переправы через Ла-Манш, которые намечалось по первоначальному плану использовать для эвакуации войск, пришлось обойтись одним деревянным причалом восточного мола Дюнкерка и необорудованным побережьем от этого мола до Дё-Панна. План эвакуации не учитывал того, что малочисленный персонал обслуживания порта Дувр был измотан почти до предела и работал сверх своих возможностей вначале по обеспечению эвакуации из портов Голландии, затем из Булони и из Кале. То обстоятельство, что этот план был своевременно разработан и гибко осуществлялся применительно к быстро меняющейся обстановке, свидетельствует о высоком мастерстве военных моряков.

План эвакуации предусматривал посылку каждые четыре часа 2 транспортных судов из числа 16 паромных судов, имевшихся в районе Дувра. Кроме того, предусматривалось использовать малые суда. Все эти суда должны были прикрываться эсминцами, чтобы не допускать таких потерь, какие английские суда несли в минувшую неделю. Все эти суда должны были до последней возможности использовать порт Дюнкерка, в противном случае они должны были забирать своих людей с необорудованного побережья, используя различные плавсредства и даже корабельные шлюпки для доставки эвакуируемых к транспортам и военным кораблям.

Как уже отмечалось, этот план имел достаточные основания под собой.

Ажиотаж, охвативший Лондон и приведший к тому, что Рамсей получил указание вывезти с континента 45 тысяч человек до того, как дальнейшая эвакуация станет невозможной, был совершенно неоправданным. Принятые Торгом меры по прикрытию своего фланга на случай капитуляции бельгийской армии были вполне достаточными.

В понедельник утром бельгийцы еще сражались, фронт Брука не был опрокинут, подготовительные меры для отвода войск на рубеж реки Лис были предприняты, и генерал Адам договорился с французами на совещании в Касселе об обороне района Дюнкерка.

Сразу же после полудня в Дюнкерк прибыл Теннант, чтобы принять пост старшего морского начальника Дюнкерка.

Напомним о его первом донесении, в котором он заявил, что посадка эвакуируемых на транспорты возможна только с необорудованного побережья восточнее Дюнкеркской гавани. За этим донесением в 20.00 последовало другое, в котором он просил прислать по возможности больше судов, так как «возможность эвакуации уже завтра к вечеру станет проблематичной». Далее последовало третье донесение, исходящее от каких-то двух офицеров, в котором предсказывалось, что немцам, возможно, удастся отрезать войска английских экспедиционных сил от Дюнкерка.

В ответ на эти донесения Дувр удвоил свои усилия. Все имевшиеся корабли и суда были введены в действие: эсминцы были направлены в район Дё-Панна, войсковые транспорты — к ближайшим пунктам французского побережья, и вопрос о соблюдении предусмотренных планом сроков отправки судов отпал. Положение к этому времени осложнилось еще тем, что немцы начали обстреливать из Кале район эвакуации. В связи с этим ряд судов в первый же вечер вернулся назад и начались срочные работы по разминированию и подготовке новых маршрутов, которые называли маршрутами «Y» и «X».

В атмосфере смятения и неопределенности, порожденной этим внезапным изменением плана, Рамсей получил ободряющее сообщение от Теннанта, что появилась возможность швартовать суда к восточному молу. Основываясь на этом сообщении, Рамсей сразу же приступил к переработке своего плана. К этому времени выявились и стали очевидными все огромные преимущества использования малых судов.

Пожалуй, наиболее живучим из всех мифов, окружавших эпопею Дюнкерка, было широко распространенное (не только в Англии) представление, что эвакуация осуществлялась посредством хаотических действий бесчисленного количества малых судов, отправлявшихся самостоятельно из портов юго-восточной Англии к берегам района Дюнкерка для спасения армии. Роль, которую играли

малые суда в эвакуации, бесспорно, велика. Однако действия этих судов были организованными.

Именно на этом этапе операции Рамсей проявил максимум таланта, объединив воедино разбросанные повсюду суда и плавсредства, сформировал их и создал флот для транспортировки войск. Он пользовался замечательной поддержкой ряда своих помощников, среди которых следует упомянуть о таких, как адмирал Сомервилл, выступивший в роли его заместителя и отличавшийся огромной энергией и способностью отлично обращаться с подчиненными, что имело большое значение в деле управления войсками; капитан 1-го ранга Морган — начальник штаба; капитан 1-го ранга Филимор и капитан 1-го ранга Вортон, руководившие малыми судами из Рамсгета; адмирал Уэйк-Уокер, осуществлявший командование с корабля у дюнкеркского побережья; капитан 1-го ранга Теннант — старший морской начальник

Дюнкерка в течение девяти дней и фактически — центральная фигура по руководству эвакуацией; капитан 2-го ранга Клоустон, отвечавший за порядок причалов на Дюнкеркском моле, успешно выполнявший свои функции и погибший в последние часы операции.

Кроме этих замечательных людей целая армия героев — командиров эсминцев, капитанов паромных судов, шкиперов малых судов каботажного плавания, рыбаков, яхтсменов, отставных адмиралов, командиров различных вспомогательных судов (спасательных, буксиров и др.), бесчисленное множество добровольцев из всех слоев английского общества — все они обеспечили условия для осуществления так называемого «дюнкеркского чуда».

Действия моряков успешно поддерживались с суши. Следует отметить помощь, оказанную женщинами в портах Ширнесс, Марксет, Рамсбет, Дувр и Фолкстон. Они встречали возвращавшихся солдат, предлагали им горячий чай и еду, посылали почтовые открытки семьям прибывших, раздавали сигареты, собирали одежду и белье для спасенных. Огромная заслуга в деле спасения людей принадлежит персоналу портов, добровольцам, врачам и медсестрам. Большую работу проделала Южная железная дорога, которая быстро перевезла треть миллиона людей из опасных и уязвимых районов южных портов.

Однако было бы неправильным изображать дело так, что в операции у Дюнкерка все прошло отлично. Имелись шкиперы и

команды, которые отказывались идти на помощь войскам под предлогом непригодности их судов для таких действий. Встречались суда, которые, не дойдя до Дюнкерка, возвращались обратно; были случаи неподчинения, невыхода судов на операцию, выхода без приказа или вопреки приказу.

Правда, таких случаев было мало в сравнении с масштабами всей операции, ее размахом и результатами.

Благодаря храбрым действиям флота и самоотверженности тех, кто участвовал в операции, удалось благополучно эвакуировать в Англию 338 226 человек.

Потери флота при этом были большими. Из 693 английских кораблей и судов, принимавших участие в операции у Дюнкерка, 6 эсминцев, 8 войсковых транспортов, сторожевой корабль, 5 минных тральщиков, 17 рыболовных судов, госпитальное судно и 188 малых судов и катеров было потоплено и примерно такое же количество повреждено.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### I. БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ СОЮЗНЫХ ВОЙСК НА 10 МАЯ 1940 ГОДА

#### ФРАНКО-БРИТАНСКИЕ ВОЙСКА<sup>[95]</sup>

• **1-я группа армий** (командующий — Бийот, н/ш — Умбер)  
Военно-воздушные силы Северной зоны (Астье де ла Вижерье)

**7-я армия** (Жиро)

I армейский корпус (Сиар)

**25-я моторизованная дивизия**

XVI армейский корпус (Фагальд)

**9-я моторизованная дивизия**

21-я пехотная дивизия

60-я пехотная дивизия<sup>[96]</sup>

**1-я легкая механизированная дивизия**

4-я пехотная дивизия

**510-я группа танковых батальонов** (9-й и 22-й батальоны, 90 R-35.)

Британские экспедиционные силы<sup>[97]</sup> (Торт)

II армейский корпус (Брук)

3-я дивизия (Монтгомери)

4-я дивизия (Джонсон)

50-я пехотная дивизия

I армейский корпус (Баркер/Дилл)

1-я дивизия (Александр)

2-я дивизия (Лойд)

48-я пехотная дивизия (Томе)

III армейский корпус (Адам)

42-я пехотная дивизия (Холмс)

44-я пехотная дивизия (Осборн)

5-я пехотная дивизия<sup>[98]</sup> (Франклин)

**50-я моторизованная дивизия** (Мартель)

**1-я танковая бригада** (Прагг)

1-я армия (Бланшар)  
III моторизованный корпус (Лоренсье)  
**1-я моторизованная дивизия**  
2-я североафриканская дивизия  
IV армейский корпус (Айме)  
**15-я моторизованная дивизия**  
1-я марокканская дивизия  
Кавалерийская группа (Приу)  
**2-я легкая моторизованная**  
**3-я легкая моторизованная**  
V армейский корпус  
101-я крепостная дивизия  
5-я североафриканская дивизия  
**12-я моторизованная дивизия**  
**519-я группа танковых батальонов** (38-й и 39-й батальоны, 45 R-35 и 45 H-35)  
**1-я резервная бронетанковая (кирасирская) дивизия**<sup>[99]</sup>  
32-я пехотная дивизия  
Крепостной сектор Эскот  
**515-я группа танковых батальонов** (13-й и 35-й батальоны, 45 R-35 и 45 H-35)  
9-я армия (Корап)  
II армейский корпус (Буффе)  
**5-я моторизованная дивизия**  
XI армейский корпус (Мартен)  
18-я пехотная дивизия  
22-я пехотная дивизия  
4-я североафриканская дивизия  
XLI армейский корпус (Либо)  
61-я пехотная дивизия  
102-я крепостная дивизия  
1-я легкая кавалерийская дивизия  
4-я легкая кавалерийская дивизия  
53-я пехотная дивизия  
3-я бригада спаги<sup>[100]</sup>

**518-я группа танковых батальонов** (6-й, 32-й и 33-й батальоны, 90 R-35 и 63 FT-17)

2-я армия (Хюнтцигер)

X армейский корпус (Грансар)

3-я североафриканская дивизия

55-я пехотная дивизия

XVIII армейский корпус (Рошар)

3-я колониальная дивизия

41-я пехотная дивизия

1-я колониальная дивизия

6-я пехотная дивизия<sup>[101]</sup>

71-я пехотная дивизия

5-я легкая кавалерийская дивизия

1-я кавалерийская бригада

2-я легкая кавалерийская дивизия

**503-я группа танковых батальонов** (2-й, 4-й и 7-й батальоны, 45 R-35 и 90 FCM-36)

Крепостной сектор Мальмеди

• 2-я группа армий (командующий — Протела, н/ш — Берар)

Военно-воздушные силы Восточной зоны (Буска)

3-я армия (Конде)

XXIV армейский корпус (Фужере)

51-я пехотная дивизия

XLII армейский корпус (Ренондо)

20-я пехотная дивизия

58-я пехотная дивизия

**513-я группа танковых батальонов** (2-й и 4-й батальоны, 63 FT-17 и 8 2С)

Колониальный корпус (Фрейденберг)

2-я пехотная дивизия

56-я пехотная дивизия

51-я британская пехотная дивизия (Форчун)

6-я колониальная дивизия<sup>[102]</sup>

Крепостной сектор Тионвилль  
VI армейский корпус  
26-я пехотная дивизия  
42-я пехотная дивизия  
Крепостной сектор Булай  
7-я пехотная дивизия  
8-я пехотная дивизия  
6-я североафриканская дивизия  
3-я легкая кавалерийская дивизия  
1-я бригада спаги

**511-я группа танковых батальонов** (5-й и 12-й батальоны, 90 R-35)

**520-я группа танковых батальонов** (23-й и 30-й батальоны, 45R-35 и 63FT-17)

**532-я группа танковых батальонов** (43-й батальон, 45 R-35)

4-я армия (Рекен)  
IX армейский корпус (Лоре)  
11-я пехотная дивизия  
47-я пехотная дивизия  
3-я моторизованная дивизия<sup>[103]</sup>

Крепостной сектор Фалькемон  
**502-я группа танковых батальонов** (20-й и 24-й батальоны, 90 R-

35)

XX армейский корпус (Юбер)  
52-я пехотная дивизия  
82-я пехотная дивизия  
Крепостной сектор Саррэ

**504-я группа танковых батальонов** (10-й и 11-й батальоны, 45 R-35 и 63 FT-17)

45-я пехотная дивизия  
1-я польская пехотная дивизия

5-я армия (Бурре)  
VIII армейский корпус (Фрерё)  
24-я пехотная дивизия  
Крепостной сектор Саррэ

35) **508-я группа танковых батальонов** (21-й и 34-й батальоны, 90 R-

XLIII крепостной корпус (Лескань)

30-я горная дивизия

31-я горная дивизия<sup>[104]</sup>

XII армейский корпус (Дену)

35-я пехотная дивизия

16-я пехотная дивизия

70-я пехотная дивизия

Крепостной сектор Хагенау

XVII армейский корпус (Ноэль)

62-я пехотная дивизия

103-я крепостная дивизия

44-я пехотная дивизия<sup>[105]</sup>

35 и 63 FT-17) **501-я группа танковых батальонов** (1-й и 31-й батальоны, 45R-

**517-я группа танковых батальонов** (19-й батальон, 45 D-2)

Резерв группы армий:

4-я колониальная пехотная дивизия

87-я африканская пехотная дивизия

• 3-я группа армий (командующий — Бессон)

8-я армия<sup>[106]</sup> (Гаршери)

XIII армейский корпус (Мизере)

19-я пехотная дивизия

54-я пехотная дивизия

VII армейский корпус (Ла Пор дю Тейл)

13-я пехотная дивизия

27-я горная дивизия

104-я крепостная дивизия<sup>[107]</sup>

2-я бригада спаги

XLIV армейский корпус (Тенсе)

67-я пехотная дивизия

105-я крепостная дивизия<sup>[108]</sup>

Крепостной сектор Монбеллар

Оборона Бельфора  
**506-я группа танковых батальонов** (16, 17, 18 и 36-й батальоны,  
90 R-3 5 и 126 FT-17)

XLV крепостной корпус — резерв группы армий (Дайле)

57-я пехотная дивизия

63-я пехотная дивизия Сектор Юра-Центр

• Генеральный резерв

XXI армейский корпус (Флавины)

XXXIII армейский корпус (Жермен)

**1-я бронетанковая (кирасирская) группа** (Келлер)

3-я резервная бронетанковая дивизия 2-я резервная бронетанковая  
дивизия

**3-я моторизованная дивизия**

10-я пехотная дивизия

14-я пехотная дивизия

23-я пехотная дивизия

28-я пехотная дивизия

29-я пехотная дивизия

36-я пехотная дивизия

43-я пехотная дивизия

1-я североафриканская дивизия

7-я североафриканская дивизия

5-я колониальная пехотная дивизия

7-я колониальная пехотная дивизия

2-я польская дивизия

## БЕЛЬГИЙСКАЯ АРМИЯ

I армейский корпус

4-я пехотная дивизия

7-я пехотная дивизия

II армейский корпус

9-я пехотная дивизия

6-я пехотная дивизия

11-я пехотная дивизия

III армейский корпус  
3-я пехотная дивизия  
2-я пехотная дивизия

IV армейский корпус  
12-я пехотная дивизия  
15-я пехотная дивизия  
18-я пехотная дивизия

V армейский корпус  
17-я пехотная дивизия  
13-я пехотная дивизия

VI армейский корпус  
5-я пехотная дивизия  
10-я пехотная дивизия

VII армейский корпус  
8-я пехотная дивизия  
2-я дивизия арденнских стрелков

Кавалерия  
14-я пехотная дивизия  
1-я пехотная дивизия  
2-я кавалерийская дивизия  
*мотокавалерийская бригада*

Группа «К»  
1-я кавалерийская дивизия  
1-я дивизия арденнских стрелков

Береговое командование  
16-я пехотная дивизия

ГОЛЛАНДСКАЯ АРМИЯ

I армейский корпус  
1-я дивизия  
3-я дивизия  
II армейский корпус  
2-я дивизия  
4-я дивизия  
III армейский корпус  
5-я дивизия  
6-я дивизия  
Легкая дивизия  
Дивизия Пил (крепостная)<sup>[109]</sup>  
IV армейский корпус  
7-я дивизия  
8-я дивизия  
бригада А  
бригада Б  
бригада Ц<sup>[110]</sup>

## II. БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ ГЕРМАНСКИХ ВОЙСК НА 10 МАЯ 1940 ГОДА

- Группа армий «Б» (командующий — Бок, н/ш — Зальмут)  
2-й воздушный флот (Кессельринг)  
IV воздушный корпус (Келлер)  
VIII воздушный корпус (Рихтгофен)  
II зенитный корпус (Деслох)  
2-й воздушный корпус для специальных миссий (Путциер)  
1-я истребительная группа (Доринг)  
7-я воздушная (парашютно-десантная) дивизия (Штудент)<sup>[111]</sup>
  
- 18-я армия (командующий — Кюхлер, н/ш — Маркс)  
X армейский корпус (Хансен)  
207-я пехотная дивизия (Тидеман)  
227-я пехотная дивизия (Вахтер)  
XXVI армейский корпус (Водриг)  
254-я пехотная дивизия (Кох)

256-я пехотная дивизия (Кауфман)  
22-я воздушно-десантная дивизия<sup>[112]</sup>  
**9-я танковая дивизия** (Хубицки)  
**лейбшандарт СС «Адольф Гитлер»** (Дитрих)  
**моторизованный полк СС «Дер Фюрер»** (Кепплер)  
1-я кавалерийская дивизия (Фельдт)

6-я армия (командующий — Рейхенау, н/ш — Паулюс)  
IX армейский корпус (Гейер)  
56-я пехотная дивизия (Кибель)  
30-я пехотная дивизия (Бризен)  
216-я пехотная дивизия (Беттхер)  
XI армейский корпус (Корцфлейш)  
19-я пехотная дивизия (Кнобельсдорф)  
14-я пехотная дивизия (Вейер)  
31-я пехотная дивизия (Кемпф)  
IV армейский корпус (Шведлер)  
**4-я танковая дивизия** (Штевер)  
7-я пехотная дивизия (Габленц)  
18-я пехотная дивизия (Кранц)  
35-я пехотная дивизия (Рейнгард)  
61-я пехотная дивизия (Хэнике)  
XXVII армейский корпус (Вегер)  
269-я пехотная дивизия Хелл)  
253-я пехотная дивизия Кюне)  
XVI моторизованный корпус (Гепнер)<sup>[114]</sup>  
**3-я танковая дивизия** (Штумпф)  
255-я пехотная дивизия (Ветцель)

I армейский корпус — резерв группы армий «Б» (Бот)  
1-я пехотная дивизия (Клеффер)  
11-я пехотная дивизия (Бекман)  
223-я пехотная дивизия (Кернер)

• Группа армий «А» (командующий — Рундштедт, н/ш —  
Зоденштерн)  
3-й воздушный флот (Шперрле)

I воздушный корпус (Грауэрт)  
II воздушный корпус (Лерцер)  
V воздушный корпус (Грайм)  
I зенитный корпус (Вайзе)  
2-я истребительная группа (Остеркамп)

4-я армия (командующий — Клюге, н/ш — Бреннеке)  
V армейский корпус (Руоф)  
251-я пехотная дивизия (Кратцерт)  
VIII армейский корпус (Хайтц)  
8-я пехотная дивизия (Кох-Эрпах)  
28-я пехотная дивизия (Обстфельдер)  
87-я пехотная дивизия (Штуднитц)  
267-я пехотная дивизия (Фесман)  
II армейский корпус (Штраусе)  
32-я пехотная дивизия (Беме)  
12-я пехотная дивизия (Зейдлиц фон Курцбах)  
**7-я танковая дивизия** (Роммель)  
XV моторизованный корпус (Гот)  
62-я пехотная дивизия (Кейнер)  
**5-я танковая дивизия** (фонХартлиб)  
211-я пехотная дивизия (Реннер)  
263-я пехотная дивизия<sup>[115]</sup> (Карл)

12-я армия (командующий — Лист, н/ш — Макензен)  
III армейский корпус (Хаазе)  
3-я пехотная дивизия (Лихель)  
23-я пехотная дивизия (Брокдорф-Алефельдт)  
VI армейский корпус (Фёрстер)  
24-я пехотная дивизия (Обернитц)  
16-я пехотная дивизия (Крампф)  
XVIII армейский корпус (Байер)  
1-я горная дивизия (Кюблер)  
5-я пехотная дивизия (Фармбахер)  
21-я пехотная дивизия (Шпорнхеймер)  
25-я пехотная дивизия (Клесснер)

Танковая группа<sup>[116]</sup> (командующий — Клейст, н/ш — Цейтцлер)  
XIX моторизованный корпус (Гудериан)

**1-я танковая дивизия** (Кирхер)

**2-я танковая дивизия** (Вайель)

**10-я танковая дивизия** (Шааль)

***моторизованный полк «Великая Германия»*** (фон Штокхаузен)

XXXXI моторизованный корпус (Рейнгардт)

**6-я танковая дивизия** (Кемпф)

**8-я танковая дивизия** (Кюнтцен)<sup>[117]</sup>

***2-я моторизованная дивизия*** (Бадер)

XIV армейский корпус (Витерсхайм)

***13-я моторизованная дивизия*** (фон Роткирхен унд Пантен)

***29-я моторизованная дивизия*** (фон Лангерман унд Эрленкамп)

16-я армия (командующий — Буш, н/ш — Модель)

VII армейский корпус (Шоберт)

36-я пехотная дивизия (Линдеман)

68-я пехотная дивизия (Браун)

XIII армейский корпус {Витингхоф}

17-я пехотная дивизия (Лох)

15-я пехотная дивизия (фон Хаппкус)

XXIII армейский корпус {Шуберт}

34-я пехотная дивизия (Белендорф)

76-я пехотная дивизия (Ангелис)

58-я пехотная дивизия (Хойнерт)

XXXX армейский корпус<sup>[118]</sup> (Штумме)

33-я пехотная дивизия (Шинтцених)

6-я пехотная дивизия<sup>[119]</sup> (фон Бигелебен)

9-я пехотная дивизия (фон Аппель)

73-я пехотная дивизия (Бипер)

52-я пехотная дивизия (Рендулич)

26-я пехотная дивизия (Фёрстер)

71-я пехотная дивизия (Вайсенбергер)

Резерв группы армий:

4-я пехотная дивизия (Хансен)

27-я пехотная дивизия (Бергман)

## Крепостная дивизия Эйфеля

- Группа армий «Ц» (командующий — Лееб, н/ш — Фельбер)
  - 1-я армия (командующий — Вицлебен, н/ш — Хильперт)
    - XXX армейский корпус (Хартман)
    - 79-я пехотная дивизия (Штреккер)
    - 95-я пехотная дивизия (Сикст фон Арним)
    - 93-я пехотная дивизия (Тиeman)
    - XII армейский корпус (Шрот)
    - 258-я пехотная дивизия (Воллман)
    - 75-я пехотная дивизия (Хаммер)
    - 252-я пехотная дивизия (Кюне)
    - XXIV армейский корпус (Гейр фон Швеппенбург) 257-я пехотная дивизия (фон Вибахн)
    - 268-я пехотная дивизия (Штраубе)
    - 262-я пехотная дивизия (Тиссен)
    - XXXVII армейский корпус (Бем-Теттельбах)
    - 215-я пехотная дивизия (Книсс)
    - 246-я пехотная дивизия (Денеке)
  - 7-я армия (командующий — Долльман, н/ш — Викаршталь)
    - XXV армейский корпус (фон Прагер)
    - 555-я пехотная дивизия (Хенриии)
    - 557-я пехотная дивизия (Куприонри)
    - XXXIII армейский корпус (Брандт)
    - 554-я пехотная дивизия (фон Хирсхеберг)
    - 556-я пехотная дивизия (фон Берг)
    - 96-я пехотная дивизия (Виров)<sup>[120]</sup>
  - 94-я пехотная дивизия (Фолькман)
  - 98-я пехотная дивизия (Штimmelъ)
- Резерв ОКХ на Западе<sup>[121]</sup>
  - Управления:
    - 2-й армии (Вейхс)
    - XVII армейского корпуса (Кенитц)
    - XXXVIII армейского корпуса (Мангитейн)

XXXIX моторизованного корпуса (Шмидт)

XXXXII армейского корпуса (Купце)

Дивизии:

10-я пехотная дивизия<sup>[122]</sup>

44-я пехотная дивизия

45-я пехотная дивизия

46-я пехотная дивизия

50-я пехотная дивизия

57-я пехотная дивизия

60-я пехотная дивизия<sup>[123]</sup>

72-я пехотная дивизия

78-я пехотная дивизия

81-я пехотная дивизия\*

82-я пехотная дивизия\*

83-я пехотная дивизия\*

161-я пехотная дивизия

162-я пехотная дивизия

167-я пехотная дивизия

183-я пехотная дивизия

205-я пехотная дивизия

260-я пехотная дивизия

290-я пехотная дивизия

299-я пехотная дивизия\*

Дивизия «Полицай»\* (Пфэффер-Вильденбрук)

***Моторизованная дивизия СС «Мертвая голова» (Айке)***

Здесь перечислены 22 дивизии, которые принимали более или менее существенное участие во Французской кампании — в основном уже в июне 1940 года. Значительная их часть была передана в состав группы армий «Ц», преодолевавшей «линию Мажино».

Кроме того, к маю 1940 года в генеральном резерве ОКХ на западе Германии числилось еще 18 пехотных дивизий — 60, 86, 88\*, 164\*, 168\*, 169, 197, 212, 217, 221, 291\*, 292\*, 293\*, 294\*, 295, 296\*, 297\*, 298-я\*. Позднее эти дивизии были передислоцированы на территорию Бельгии и Франции, но участия в боевых действиях практически не принимали.

### III. ГРАФИК ЭВАКУАЦИИ ВОЙСК ИЗ ДЮНКЕРКА

Булонь (23—24 мая) — 4368 человек (в основном англичан);

Кале (25—26 мая) — менее 1000 человек;

Дюнкерк (до 26 мая) — 27 936 человек;

Дюнкерк, 27 мая — 7769 человек;

28 мая — 17 800 человек;

29 мая — 47 300 человек (французскими судами — 5178 человек);

30 мая — 53 823 человек (в т.ч. 14 874 француза, из них 6363 — на французских судах);

31 мая — 68 014 человек (в т.ч. 15 000 французов, из них 9967 — на французских судах).

1 июня — 64 429 человек (из них 7483 на французских судах)

2 июня — 26 256 человек (из них 6177 на французских судах)

3 июня — 26 175 человек (по Роскиллу из них около 20 тысяч — французы; по Офану в том числе 10 248 человек на французских судах)

Утром 4 июня — 26 746 человек.

Последняя цифра, названная Роскиллом и повторенная в работе Дивайна, вызывает очень серьезные сомнения. По всем остальным дням количество эвакуированных дается за следующую ночь — то есть включая все корабли, вышедшие из Дюнкерка до рассвета (Офан и Мордаль говорят о прибывших с 8 до 8 утра), что вполне логично. И лишь в последнюю ночь эвакуации количество вывезенных четко делится на две части — отправленные из Дюнкерка до полуночи<sup>[124]</sup> и после нее (то есть до момента отхода «Шикари» в 03.40 по Лондону). Поскольку число эвакуированных подсчитывалось не при посадке, а при выгрузке, такое разделение представляется крайне сомнительным — производившие подсчеты вряд ли специально учитывали момент, когда корабль отбыл из Дюнкерка, до полуночи или после. Скорее всего, здесь имеет место двойной счет у Роскилла, которому попались два документа из разных источников с незначительно различающимися цифрами эвакуированных в последнюю ночь, и он интерпретировал их как два разных списка.

Всего сумма указанных выше цифр (без данных Роскилла и Дивайна за 4 июня) дает 339 502 человека, эвакуированных только из Дюнкерка. При этом сам Роскилл дает иную общую цифру эвакуированных — 338 226 человек, из них английскими судами — 308

888 человек, судами союзников — 29 338 человек; с учетом вывезенных до начала операции — 366 162 человека. Офан и Мордаль повторяют цифру в 338 000 человек, из них 123 000 французов. До 9 июня в общей сложности 100 тысяч французов было переброшено обратно на континент.

По Офану и Мордалю, французский флот вывез в Англию (очевидно, с учетом эвакуированных не только из Дюнкерка) 44 352 человека, еще 3936 были доставлены в Шербур и Гавр; там же указывается, что это неполная цифра, и общее количество эвакуированных французскими судами достигало 50 тысяч.

Потери союзников при эвакуации: 6 английских и 8 французских эсминцев («Ягуар», «Шакал», «Л'Адруа», «Ле Фудройян», «Бурраск», «Циклон», «Ораж», «Сироко»).

Из английских 45 транспортов 9 было потоплено и 8 — серьезно повреждено. Французы потеряли 30 вооруженных траулеров, 5 буксиров, 12 транспортов и один лайнер.

## ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Прозектор Д.М. Война в Европе. 1939—1941. М.: Воениздат, 1963.

Гаррос Л. Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне. Часть 1. М., 1997 («Ретроспектива войны на море». Выпуск 4(15).

Беккер К. Люфтваффе. Рабочая высота 4000 м. Смоленск.: Русич, 2004.

Фон Бок. Дневники 1939—1945. Смоленск.: Русич, 2006.

Офан П., Мордаль Ж. Французский флот во Второй мировой войне. Екатеринбург, 1999.

Ernest R. May. Strange Victory. New York, 2001.

<http://www.feldgrau.com>

<http://www.ordersofbattle.darkscape.net/site/ww2/drleo/>

<http://france1940.free.fr/oob/oob>

**Владислав Гончаров**  
**ДВЕНАДЦАТЬ ДНЕЙ КРИТА**  
**Опыт эвакуации британских войск из**  
**Греции и с Крита**

Взрывая мосты, заступая пути,  
Простой солдат умирал,  
Чтоб основные силы спасти,  
Чтобы ушел генерал...  
Евгений Лукин

## ПРЕЛЮДИЯ В НАРВИКЕ

Эвакуация британских и французских войск из Норвегии не была связана с военным поражением и разгромом. Ее вызвало стремление союзного (в первую очередь английского) командования «сократить фронт» — сначала оставить Центральную Норвегию для сосредоточения сил в Северной, а затем Северную Норвегию ради защиты Британских островов. В обоих случаях войска еще вполне могли сражаться, и ситуация была весьма далека от «дюнкерской». Правда, при оставлении Намсуса англичанам пришлось бросить значительную часть техники, а германской авиации удалось потопить шесть британских вооруженных траулеров, эсминец «Африди» и французский лидер «Бизон». Это можно отнести на счет недооценки англичанами возможностей германских «люфтваффе», а также отсутствия в окрестностях Намсуса аэродрома, с которого можно было бы организовать воздушное прикрытие. Впрочем, немецкие бомбардировщики (в основном старенькие He.111) тоже действовали практически без прикрытия и к тому же относительно небольшими группами — по 10—15, редко по 20 машин в налете. В итоге для обороны порта, помимо наземной зенитной артиллерии, пришлось использовать крейсер ПВО «Карлайл» (ниже нам еще придется с ним встретиться), а на последнем этапе привлекались палубные истребители с авианосца «Глориес».

Эвакуация Нарвика проходила в куда более тепличных условиях — союзники имели здесь подавляющее превосходство как на суше, так и на море, и в воздухе. Воспрепятствовать эвакуации немцы могли только с воздуха, но район Нарвика прикрывала сильная зенитная артиллерия (60 легких и 48 тяжелых зенитных орудий), а также авиагруппы двух авианосцев — «Арк Ройял» и «Глориес» (38 и 25 истребителей соответственно), к которым во второй половине мая присоединились две сухопутные истребительные эскадрильи. В то же время из-за удаленности Нарвика немцы даже в двух самых массированных налетах 28 и 29 мая не могли собрать более двух десятков бомбардировщиков. Главное же — Нарвик оказался за пределами радиуса наиболее эффективных немецких самолетов, пикировщиков Ju.87 «Штука», поэтому здесь приходилось использовать

горизонтальные «хейнкели», изредка прикрываемые тяжелыми Me.110. «Штуки» из I/StG1 немцы смогли применить здесь лишь на последних днях перед эвакуацией союзников

Тем не менее еще 4 мая в Румбакс-фьорде был потоплен польский эсминец «Гром». 14 мая двумя немецкими самолетами был тяжело поврежден польский лайнер «Хоробры», шедший с подкреплениями из Харстада (северо-западнее Нарвика) в Будё; в ночь на 15 мая лайнер был добит торпедами своих же «Суордфишей». 17 мая на том же самом маршруте наскочил на скалу крейсер «Эффингем», четыре дня спустя также добитый торпедой эсминца «Матабель». 25—26 мая немецкие бомбардировщики потопили у Сканланна крейсер ПВО «Керлью», повредили два английских вспомогательных судна и танкер (все три позднее были взорваны при отходе). Потеря крейсера стала очень тяжелой, поскольку это был единственный в регионе корабль с радиолокатором ПВО. 27 мая немцы разбомбили Будё, оставленный четыре дня спустя. 28 мая в Нарвике двумя бомбами был поврежден крейсер «Кайро» — правда, добить его так и не удалось.

Тем не менее сама эвакуация Нарвика с 4 по 8 июня прошла планомерно и успешно, и сухопутные силы немцев из-за своей крайней малочисленности никак не смогли ей помешать. Для вывоза войск было прислано 8 грузовых судов и 15 войсковых транспортов. 4 июня на суда было посажено 4700 человек, 5 июня — 4900 человек, 6 июня — 5100, 7 июня — 5200 и утром 8 июня — 4600. Для двух транспортов груза даже не хватило — впрочем, один из них, «Ван Дик», 9 июня был потоплен немецким «Кондором» прямо в гавани Харстада. Таким образом, немецкая авиация смогла добиться успеха, лишь действуя против одиночных судов и слабых конвоев. Там, где англичане сосредоточили крупные силы с надежным воздушным прикрытием, противнику ничего не светило.

## ОПЕРАЦИЯ «ДЕМОН»

В следующий раз британскому флоту пришлось организовывать вывоз большой массы войск ровно через год — в ходе Балканской кампании весной 1941 года. И теперь условия эвакуации оказались совсем иными...

27 сентября 1940 года в Берлине между Германией, Италией и Японией был подписан так называемый «Пакт трех держав», ставший логическим продолжением «Антикоминтерновского пакта» 1936 года, но уже имевший конкретную военную составляющую. Уже 20 ноября 1940 года к пакту присоединилась Венгрия, 23 ноября — Румыния, на следующий день — Словакия. Ни для кого не было секретом, что немцы оказывали сильное давление на Болгарию, поэтому 25 ноября английские дипломаты предупредили болгарское правительство, что присоединение к пакту будет восприниматься как антибританская акция, и в этом случае после войны Англия не гарантирует Болгарии независимости и территориальной целостности...

Царь Борис находился в трудном положении. С одной стороны, он опасался попадать в зависимость от Германии, с другой — надеялся на ее помощь в возвращении Западной Фракии, отошедшей к Греции по итогам Первой мировой войны, с третьей — боялся просоветской и антигерманской реакции общественности, уже ярко проявившейся в ходе «Соболевских акций» в конце ноября 1940 года. В начале января царь даже устроил премьеру Филову, только что вернувшемуся из Берлина, картинную истерику с заламыванием рук и возгласами о том, что лучше «отказаться от престола или броситься в объятия России», чем пойти на союз с немцами<sup>[125]</sup>. В конце концов он смог настоять на своем условии: присоединение к пакту должно произойти одновременно с вводом германских войск на территорию страны. При этом Гитлер откровенно заявлял Филову, что для решения македонского вопроса нужно сначала выиграть войну.

Греческое руководство также считало Болгарию своим главным противником и оборудовало на границе с ней долговременную оборонительную позицию («линию Метаксаса»). Поэтому захват итальянцами Албании, а затем их неожиданное и неспровоцированное нападение на Грецию стали для всех полной неожиданностью. Вскоре

после итальянского вторжения, состоявшегося 28 октября 1940 года, британский Комитет начальников штабов принял решение «как можно скорее оказать Греции материальную и моральную поддержку».

Однако премьер Иоанн Метаксас, надеясь сохранить хорошие отношения с Германией, категорически отказался пропустить на свою территорию английские сухопутные силы и согласился лишь на переброску в Грецию авиационной группировки из Египта. Он заявил англичанам, что обратится за сухопутной помощью лишь в том случае, если немецкие войска вступят в Болгарию — прекрасно понимая, что это будет означать согласие немцев поддержать болгарские притязания вооруженной силой.

В то же время Метаксас надеялся использовать угрозу английского присутствия для давления на Германию. Он знал, что немцы не одобрили итальянское нападение, и рассчитывал, что пообещав Берлину вывод английских сил с греческой территории, сможет добиться его посредничества в заключении мира с Италией. Успехи греческих войск в Албании придавали грекам дополнительную уверенность в собственных силах и в возможности успешно лавировать между великими державами.

В ноябре—декабре 1940 года в Грецию прибыли первые четыре<sup>[126]</sup> английских авиаэскадрильи (30<sup>[127]</sup>, 84, 211 и 80-я), в феврале 1941 года — еще три (11-я, 112-я и 33-я), в марте и в апреле — по одной (113-я и 208-я). К началу апреля 1941 года под началом командующего британскими ВВС в Греции маршала Д'Альбиака находилось 9 эскадрилий и два отряда бомбардировщиков «Веллингтон». Всего до весны 1941 года в Грецию было переброшено свыше 200 самолетов и ряд аэродромных частей. До начала апреля англичане потеряли 47 машин — в основном при налетах на итальянские войска в Албании и на территорию самой Италии.

Справедливости ради стоит сказать, что Черчилля интересовала не столько Греция, сколько Крит. Расположенный на полпути между Мальтой и Кипром, он замыкал цепь, позволяющую англичанам контролировать Средиземное море; весной 1940 года даже строились планы захвата Крита силами французов из Сирии. 29 октября Черчилль телеграфировал Идену, находившемуся на тот момент в Хартуме вместе с генералом Смэтсом. *«...Следует предпринять все усилия, чтобы утвердиться на Крите. Надо пойти на риск, чтобы получить этот*

*ценный приз*». Чуть позже он напомнил Идену и Смэтсу, что контроль над Критом станет залогом безопасности Египта, и следует приложить любые усилия для недопущения сюда противника (в тот момент — итальянцев). Черчилль мечтал превратить бухту Суда на северном берегу острова во вторую Скапа-Флоу и обещал перебросить в эту точку все возможные воздушные силы из Метрополии.

Поэтому доставленные сюда английские строительные части сразу же приступили к расширению старого и постройке нового аэродрома в Гераклионе, а также посадочной площадки в Ретимноне. Это делалось довольно быстро: аэродром в Гераклионе использовался как промежуточный для переброски авиации в Грецию. Для обороны создаваемого «авиаузла» в ноябре из Египта были переброшены британские пехотные части — два батальона 14-й пехотной бригады. Всего на конец 1940 года на Крите насчитывалось 3380 британских и 3733 греческих солдат, однако последние имели только 659 винтовок<sup>[128]</sup>. Правительство Метаксаса боялось вооружать критян из-за их нелояльности существующему диктаторскому режиму. В феврале 1941 года на Крит прибыл еще один батальон 14-й бригады, однако количество греческих войск уменьшилось до 2,5 тысячи. Первоначально британскими войсками командовал бригадный генерал Тидбери, но с начала января началась чехарда смен командующих<sup>[129]</sup>, что отнюдь не способствовало улучшению управления, а главное — подготовке местности к обороне.

Одновременно флот занялся созданием морской базы в бухте Суда и строительством аэродрома в Малеме. Однако и здесь дела шли ни шатко ни валко, поскольку у флотского командования имелось множество иных забот, и со временем их становилось все больше и больше. В итоге мечты Черчилля остались мечтами, а обещания — обещаниями: очень скоро внимание британского руководства было отвлечено от Крита на материковую Грецию...

29 января 1941 года неожиданно умер Иоанн Метаксас. Его смерть стала трагедией для Греции. «Диктатор в ночных туфлях» был весьма непопулярен среди значительной части населения (особенно на Крите) и продолжал контакты с Германией, надеясь использовать присутствие англичан в Греции как разменную монету при торге — но он пользовался однозначным авторитетом у политической верхушки страны, а главное, ему безусловно подчинялась армия.

Александр Коризис, ставший премьером после смерти Метаксаса, был сторонником проанглийской ориентации, но авторитетом у военных не пользовался. Кроме того, он крайне пессимистично смотрел на перспективы противостояния Германии. Напротив, командующий армией генерал Папагос считал, что армия сможет оказать сопротивление немцам.

Тем временем в середине февраля на Балканы отправилась специальная английская миссия, возглавленная министром иностранных дел Антони Иденом и начальником генерального штаба Диллом. 22 февраля 1941 года на англо-греческом совещании в Татое (пригород Афин) было решено, что в случае ввода германских войск в Болгарию Англия направит в Грецию 4 своих дивизии. На этот момент греческая армия имела 15 дивизий на фронте в Албании, еще 3 дивизии стояли на югославской границе и 3 — на «линии Метаксаса», прикрывавшей границу с Болгарией. Общая численность греческой армии по одним данным составляла 350 тысяч человек, по другим — достигала 430 тысяч.

Однако между британцами и греками сразу же начались разногласия. Греки упорно хотели оборонять всю свою границу, включая Фракию и Македонию (последняя на случай войны с Болгарией была прикрыта так называемой «линией Метаксаса»). Англичане считали, что следует снять все дивизии с болгарской границы и отвести их на Алиакмонскую позицию, идущую по северо-восточному краю гор Вермион и Пиерия от Салоникского залива и горы Олимп до Флорины на югославской границе чуть восточнее Монастира (Битола). На этой позиции длиной всего в 110 км проще было остановить противника — но для этого требовалось оставить Салоники, что оказалось совершенно неприемлемо для греков. Категорически отказались они и от идеи вывести войска из Албании ради сокращения линии фронта.

В конце концов, уже после начала ввода войск, было принято компромиссное решение: оставить три греческих дивизии на «линии Метаксаса», а другие три дивизии вместе с английскими войсками разместить на Алиакмонской позиции, сделав ее второй линией обороны. Это позволяло прикрыть границу с Югославией и закрыть промежуток между греческими войсками в Македонии и Эпирской армией в Югославии. При этом англичанам удалось выторговать

условие, что войсками на этой позиции будет командовать британский генерал.

1 марта 1941 года Болгария присоединилась к «Тройственному пакту», выдвинув в качестве условия неучастие болгарских войск непосредственно в боевых действиях. В этот же день в страну вступили германские войска. Как заявил Шуленбург Молоотову: *«Английские притязания в Греции вынуждают правительство рейха незамедлительно принять дальнейшие меры безопасности и делают необходимой переброску германских войск на болгарскую территорию»*. В ответ советское правительство выразило Германии официальный протест в связи с *«нарушением интересов безопасности СССР»*.

Реакция англичан уже была подготовлена. 4 марта началась операция «Ластр» — переброска в Грецию британских сухопутных сил. На следующий день Лондон разорвал дипломатические отношения с Софией. Таким образом, расклад сил на европейском театре военных действий стал несколько более определенным.

Всего в ходе операции «Ластр», продолжавшейся с 4 марта по 24 апреля 1941 года, в Грецию был перевезен по морю 1-й австралийский корпус генерала Блейми — две пехотных дивизии (6-я австралийская генерала Мэки и 2-я новозеландская генерала Фрейберга), 1-я танковая бригада Черрингтона и отдельные части — 58 364 человека (из них 45 793 на боевых кораблях и военных транспортах, а 12 571 на грузовых судах)<sup>[130]</sup>. Кроме того, было перевезено 150 танков и около 8 тысяч автомашин. При этом в ходе операции «Ластр» было потеряно 25 судов общим тоннажем 115 026 брт, но большей частью уже в портах и после разгрузки либо на обратном пути. На переходе морем в составе конвоев было потеряно лишь 7 судов<sup>[131]</sup>.

Планировалось перебросить в Грецию еще одну новозеландскую дивизию и одну польскую бригаду. Но 17 апреля, в связи с неудачами греков и поражением англичан в Киренаике от двух дивизий Роммеля, это решение было отменено. В итоге к 20-м числам апреля общая численность британских сил в Греции (вместе со вспомогательными частями ВВС) составляла порядка 62 тысяч человек<sup>[132]</sup>.

Уже после вступления немцев в Болгарию греки пошли на частичные уступки английским требованиям: их войска (две бригады) оставили Западную Фракию, отойдя под прикрытие «линии

Метаксаса». Расположенная здесь группировка в четыре дивизии и две бригады численностью около 70 тысяч человек получила название Восточно-Македонской, или Второй<sup>[133]</sup>, армии. Заметим, что позиции «линии Метаксаса» были рассчитаны на 200 тысяч войск, поэтому занятыми оказались далеко не все укрепления.

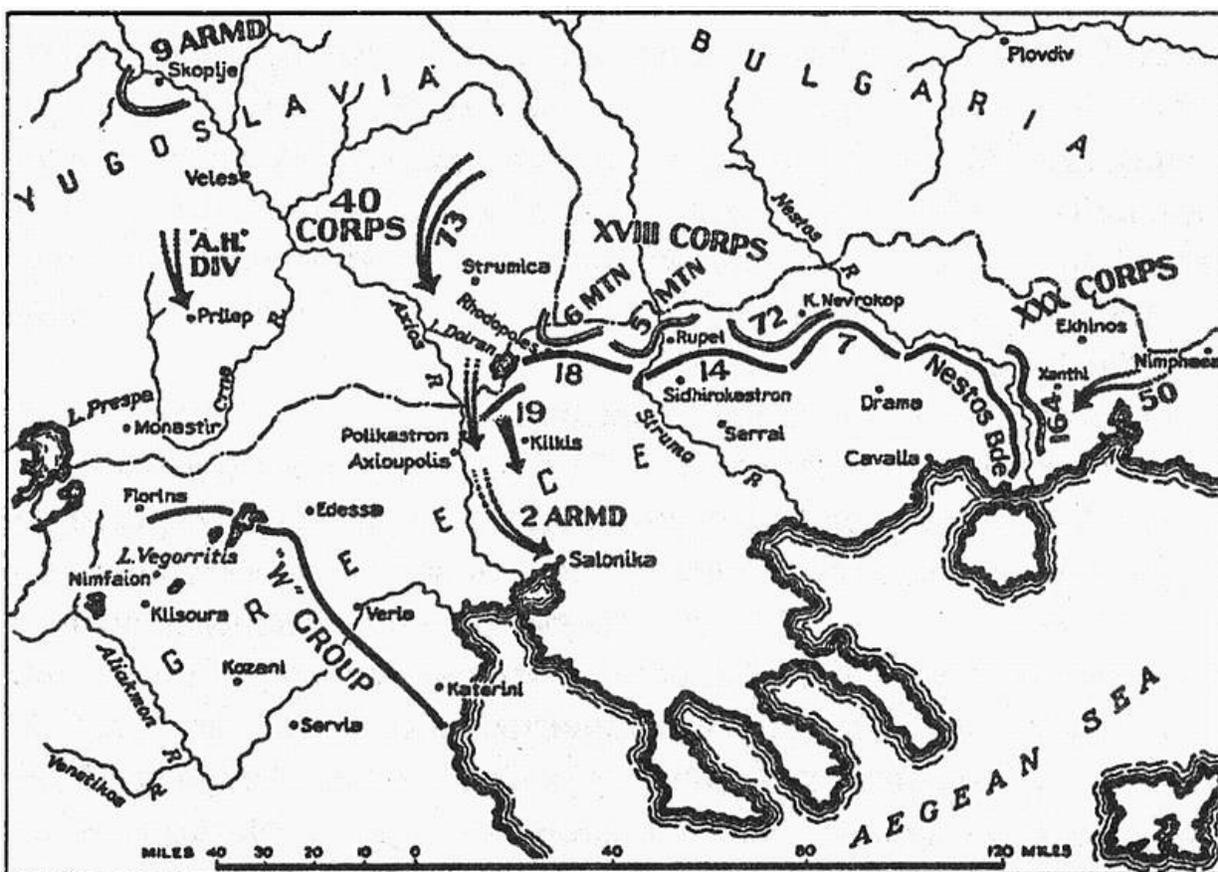
28 марта была сформирована Центрально-Македонская армия под командованием генерал-лейтенанта Генри Мейтланда Уилсона, бывшего командующего Нильской армией. В нее вошли 12-я и 20-я греческие дивизии, а также соединения подчиняющегося Уилсону британских экспедиционных сил — две дивизии и танковая бригада.

6-я австралийская дивизия заняла примыкающий к морю правый фланг Алиакмонской позиции севернее горы Олимп, левее нее расположилась 2-я новозеландская дивизия. Левый фланг, примыкающий к границе Югославии, занимали две греческие дивизии. Бронетанковая бригада оставалась в резерве. Штаб Уилсона расположился северо-западнее города Ларисса.

Немцы нанесли удар утром 6 апреля. Целью войны, как лицемерно указывала нота, врученная немецким посланником в Афинах Эрбахом премьеру Коризису, было «изгнание британских войск с греческой территории». Такая формулировка сыграла свою роль, зародив у многих военных надежду, что с уходом англичан претензии немцев будут удовлетворены. Возможно, именно в этом стоит искать причину, по которой греческие военные довольно пассивно отнеслись к фактическому бездействию британских войск.



*Положение в северной Греции на 6 апреля 1941 года. Цифры указывают номера дивизий*



*Положение в северной Греции на 9 апреля 1941 года. Цифры указывают номера дивизий*

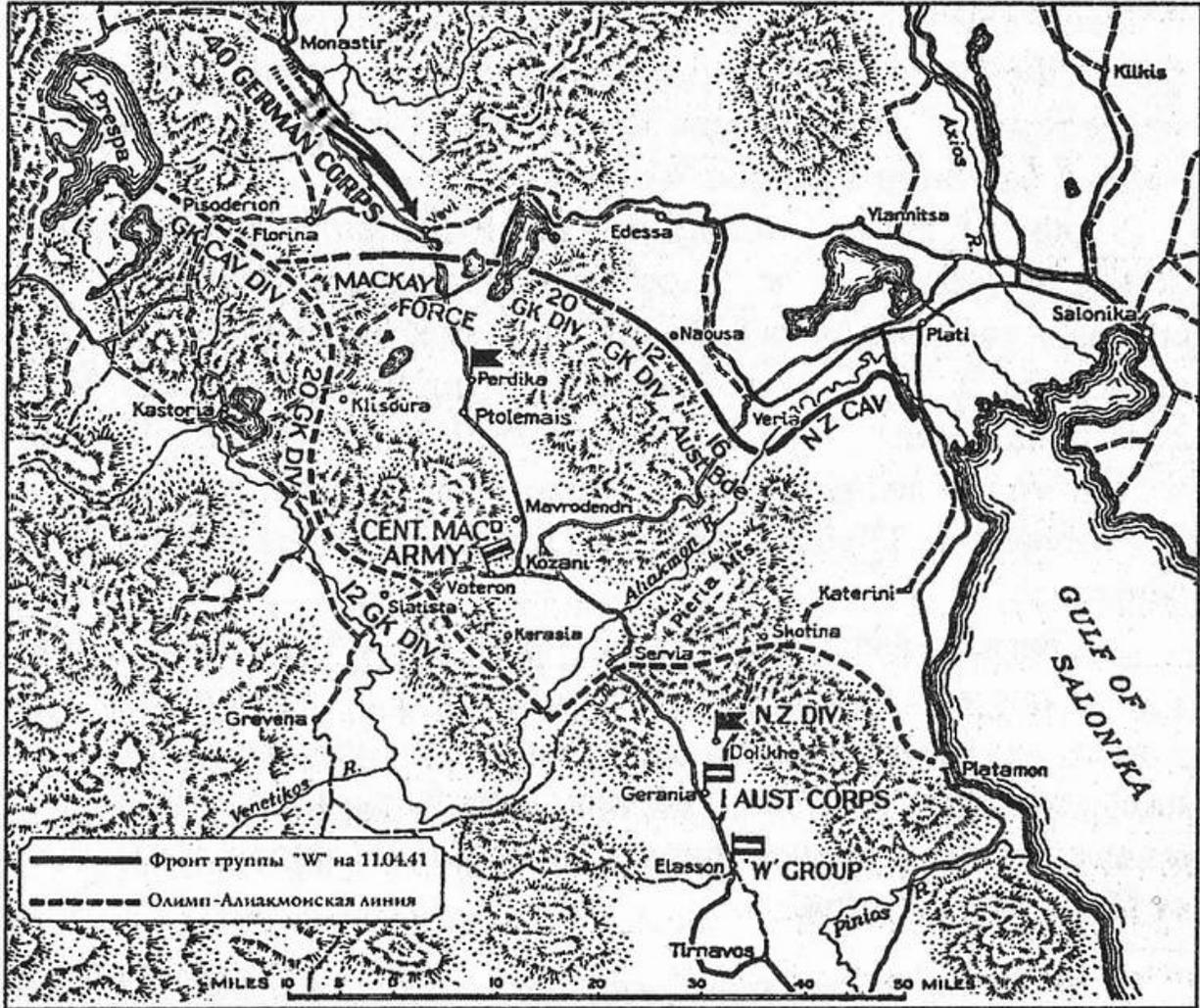
Уже в первую ночь войны англичане понесли огромные потери. В ходе ночного налета немецкой авиации на Пирей бомбы угодили в транспорт боеприпасов «Клан Фрезер» и в боеприпасы, разгруженные на причал и на лихтеры рядом с ним. Уже после полуночи горящий транспорт взорвался, вслед за ним по очереди взлетели на воздух еще два транспорта с боеприпасами — «Сити оф Рубо» и «Гоалпара». В итоге погибло 11 судов общей вместимостью 41 000 тонн; сам порт Пирея был полностью разрушен — частично восстановить его работу удалось только к 17 апреля.

Присутствие в порту сразу трех транспортов со взрывчаткой было вопиющим нарушением всех норм техники безопасности — особенно если учесть, что груз на «Гоалпара» предназначался для Турции и в порту ему вообще нечего было делать, он мог с таким же успехом отстаиваться на рейде.

Нельзя сказать, что немцы расположили свои войска слишком удачно: в Болгарии против Восточно-Македонской армии и «линии Метаксаса» были развернуты целых два армейских корпуса 12-й немецкой армии, 30-й и 18-й — в общей сложности семь дивизий против пяти «расчетных» греческих. И все равно греческие войска, опираясь на долговременные укрепления, выдержали первый натиск противника. Несмотря на артиллерийскую поддержку и массированные атаки пикировщиков с воздуха, немецкое наступление на перевале Рупель успеха не имело. Лишь на второй день операции егеря 18-го горного корпуса (5-я и 6-я горнострелковые дивизии) смогли захватить несколько долговременных укреплений, но «линия Метаксаса» осталась неприступной. За три дня боев немцам удалось захватить лишь отдельные участки греческой оборонительной позиции. При этом лишь одна 5-я горная дивизия потеряла только убитыми 7 офицеров и 153 солдата — для немцев в то время это были огромные потери.

Однако германские войска совершили маневр, уже привычный им по Франции: правофланговые 73-я пехотная и 2-я танковая дивизии 18-го армейского корпуса обошли западный фланг греков по территории Югославии. 8 апреля они атаковали и смяли единственную стоявшую здесь 19-ю греческую дивизию, выйдя в долину реки Вардар (Струмица). 9 апреля, совершив марш вниз по долине к Эгейскому морю, 2-я танковая дивизия заняла Салоники, отрезав Восточно-Македонскую армию от основных сил. Одновременно 72-й пехотной дивизии удалось прорвать «линию Метаксаса» на центральном участке. В тот же день командование армии капитулировало, не оказав серьезного сопротивления, хотя некоторые укрепления держались еще несколько дней.

Тем временем 9 апреля войска немецкого 40-го моторизованного корпуса (две танковых, моторизованная и пехотная дивизии) совершили еще более широкий обход. Заняв югославские Скопье и Монастир, они вышли к греческой границе в районе Флорины (в 13 км к югу от югославской границы), которую заняли 10 апреля. Таким образом, немцы оказались далеко за левым флангом Алиакмонской позиции. В тот же день правофланговые части 12-й немецкой армии, продвигавшиеся из района Кюстендила, в районе Охридского озера установили контакт с итальянскими войсками в Албании.



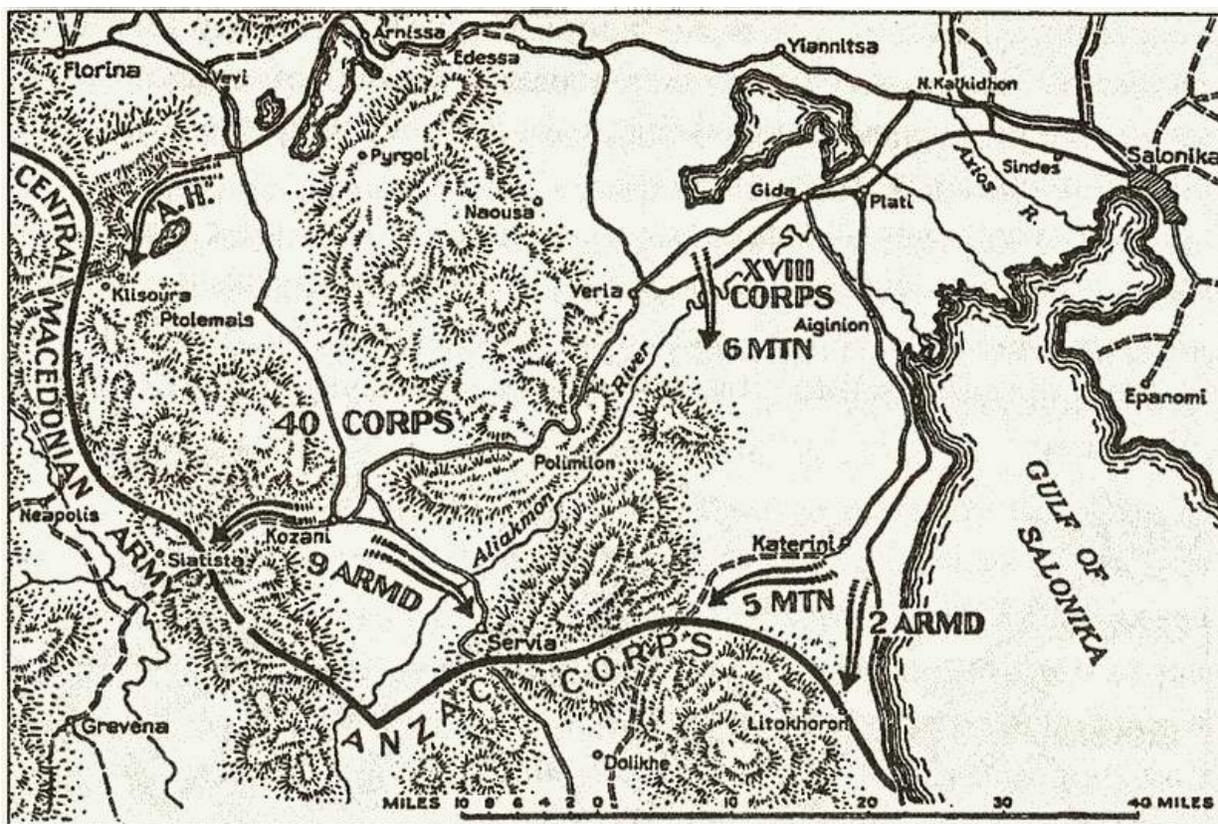
*Положение на Алиакмонской позиции 11 апреля 1941 года*

Несмотря на происходящие события, генерал Уилсон не предпринял никаких усилий для укрепления своего левого фланга. Более того, считая свои силы недостаточными для обороны сразу с двух направлений, командующий Центрально-Македонской армией генерал Уилсон отдал приказ: в ночь с 11 на 12 апреля начать отвод своих основных сил на юг, прикрываясь греческими арьергардами (на чем особо акцентирует внимание Типпельскирх). В результате нанесенный немцами 11 апреля удар почти не встретил сопротивления<sup>[134]</sup>. В этот день части лейбштандарта (моторизованной бригады СС) «Адольф Гитлер» заняли город Веви. Утром 12 апреля немецкий отряд численностью около 1500 человек при поддержке легких пехотных гаубиц, взвода 88-мм зениток и нескольких «штурмгешютцев»

(появление которых в горах было для англичан полной неожиданностью) атаковал и после тяжелого боя захватил перевал Клиди. Перевал оборонял английский заслон — так называемая группа Маккея, три неполных батальона и противотанковый дивизион численностью около 2000 человек. Только передовая 1-я рота лейбштандарта под командованием оберштурмфюрера Герда Пляйса взяла в этот день около сотни английских пленных. Всего британцы потеряли 37 человек убитыми, около 480 попали в плен. Потери немцев — 37 человек убитыми, 95 ранеными и двое пленными. В плен в том числе попал командир 88-мм батареи гауптштурмфюрер Фендт, освобожденный лишь на следующий день. Тем не менее генерал Уилсон гордо заявил, что этот бой «остановил немецкий блицкриг в долине Флорины».

Утром 13 апреля английские танки пытались контратаковать немцев на перевале, но эсэсовцы успели подтянуть сюда 88-мм орудия, и танковая атака была отбита совместными усилиями лейбштандарта и 9-й танковой дивизии. Англичане потеряли около 30 машин, немцы — два Pz.IV, один Pz.II и один Pz.I. Всего до исхода этого дня лейбштандарт потерял в боях в Югославии и Греции 137 человек — 37 убитыми, двоих пропавшими без вести и 98 ранеными.

Подвигаясь дальше, утром 14 апреля части 9-й танковой дивизии заняли город Козани в сотне километров от границы. К вечеру того же дня дивизия форсировала реку Алиакмон, создав плацдарм на ее южном берегу. Таким образом, между армией Уилсона и двумя армиями в Албании (Эпирская и Западно-Македонская) оказался вбит мощный клин.



*Фронт союзных войск на 14 апреля 1941 года*

В этот же день генерал Симович подал в отставку с поста командующего югославской армией — точнее, того, что от нее осталось к этому моменту. Его сменил генерал Калафатович, уполномоченный начать переговоры о перемирии. Капитуляция была подписана в Белграде 17 апреля в 3.25 по Берлину. В 9.30 того же дня югославским войскам был отдан приказ о прекращении сопротивления. В ближайшие дни немцам удалось сдать 225 тысяч солдат югославской армии, однако успевшие отступить в Грецию войска все еще продолжали сопротивление.

Еще 11 апреля греческое командование отдало приказ об отводе войск из Албании на новую линию — от Олимпа до озера Бутринти. Оставление передовых позиций было совершено скрытно и без потерь — итальянское командование заметило его только через пять дней. Однако из-за несанкционированного отступления Уилсона и прорыва на перевале Клиди приказ на отвод войск из Албании оказался запоздавшим: немецкая ударная группировка уже опередила отходивших греков, не давая им возможности успешно занять новую

линию обороны. Вдобавок лейбштандарт повернул на запад, чтобы через Касторию и перевал Клисуре выйти к албанской Корче, в тыл греческим войскам в Албании. К вечеру 15 апреля Кастория была взята; отходящие из Албании греки начали массово сдаваться в плен. За сутки только разведывательный батальон лейбштандарта СС захватил 12 000 пленных и 36 орудий.

В этих условиях 13 апреля на совещании Уилсона с Папагосом было решено спешно отводить войска на новую позицию Фермопилы — Дельфы, то есть оставить противнику две трети страны. Однако организованно отвести войска на новую линию обороны было уже невозможно — части отступали вразнобой, а немецкие моторизованные силы шли за ними по пятам.



*Положение британских войск в Греции на 15 апреля 1941 года*

Утром 15 апреля немецкие истребители четырьмя налетами полностью разгромили английский аэродром в Ниамате, уничтожив или выведя из строя все находившиеся здесь бомбардировщики «Бленхейм» 113-й эскадрильи. Днем 20 «мессершмитов» атаковали аэродром

Лариссы, где располагалась 33-я эскадрилья истребителей «Харрикейн». Вечером остатки этой эскадрильи были выведены в район Афин, а на следующий день туда же были эвакуированы воздушные силы со всех прифронтовых аэродромов, за исключением фермопильского. Войска на фронте фактически остались без истребительного прикрытия. 17 апреля Д'Альбиак снял истребители с аэродрома в Фермопилах и отдал приказ об отправке в Египет всех бомбардировщиков «Веллингтон».

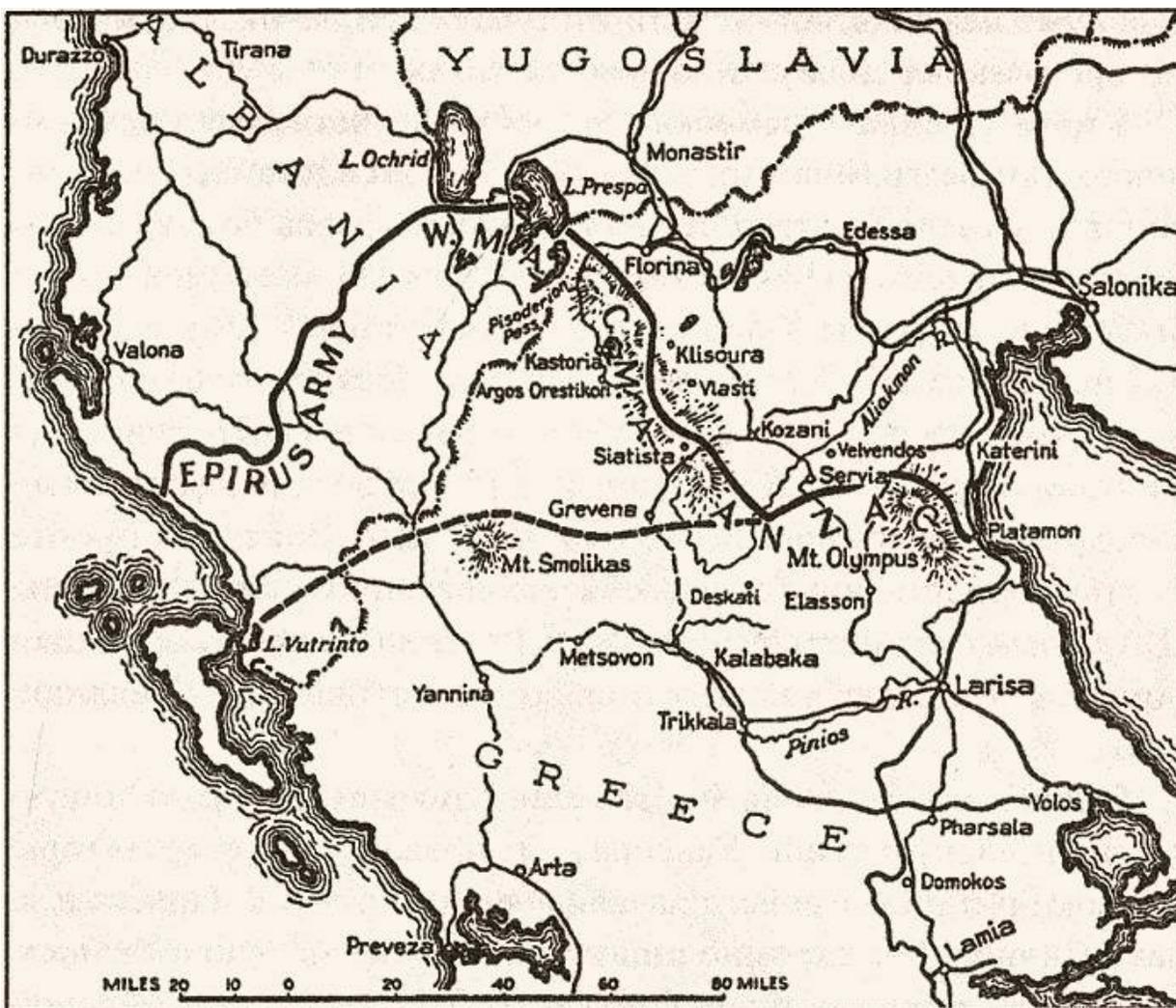
В ночь на 16 апреля 9-я танковая дивизия прорвала новую оборонительную линию Уилсона на ее правом фланге, возле горы Олимп. Британские войска начали спешный отход к Лариссе и за реку Пиниос. Как скромно пишут английские историки Ричарде и Сондерс, авторы истории британских ВВС во Второй мировой войне, «греческие дивизии, не имея автотранспорта, отстали от английских дивизий».

Тем временем острие клина 40-го танкового корпуса продолжало двигаться вперед. 17—18 апреля лейбштандарт «Адольф Гитлер» занял город Мецовон и перевал Катара, преодолев горный хребет Пинд, где ему сдалась 16-я пехотная дивизия греков.

18 апреля состоялся массированный налет Me.110 на аэродром Мениди, где было выведено из строя 12 самолетов «Бленхейм».

19 апреля немцы заняли Янину, окончательно перерезав основные коммуникации Эпирской армии.

На противоположном фланге 18 апреля 5-я и 6-я дивизии 18-го горного корпуса форсировали Пиниос, преодолели одноименное ущелье и 19 апреля заняли Лариссу, захватив на местном аэродроме огромные английские запасы снабжения, только что доставленного в Грецию. Продолжая наступление, 20 апреля немецкие войска вышли к Фермопильскому проходу, где союзники заранее подготовили сильные укрепленные позиции. Тем временем 21 апреля 18-й горный корпус занял порт Волос, где вновь были захвачены английские склады, а также огромные запасы дизельного топлива и сырой нефти.



*Положение на 15 апреля и сокращенный фронт отвода войск по предложению генерала Папагоса*

Из-за неспособности Уилсона задержать противника хотя бы на несколько дней албанская группировка греческих войск просто не успевала выйти к намеченному рубежу до подхода сюда немцев. Западно-Македонская армия и оставшиеся без управления остатки Центрально-Македонской армии были переподчинены командующему Эпирской армией генералу Питцикасу. Естественно, у самого Уилсона виноватыми во всем оказались именно греки: он заявил, что греческая армия потеряла боеспособность, а ее командование утратило управление войсками.

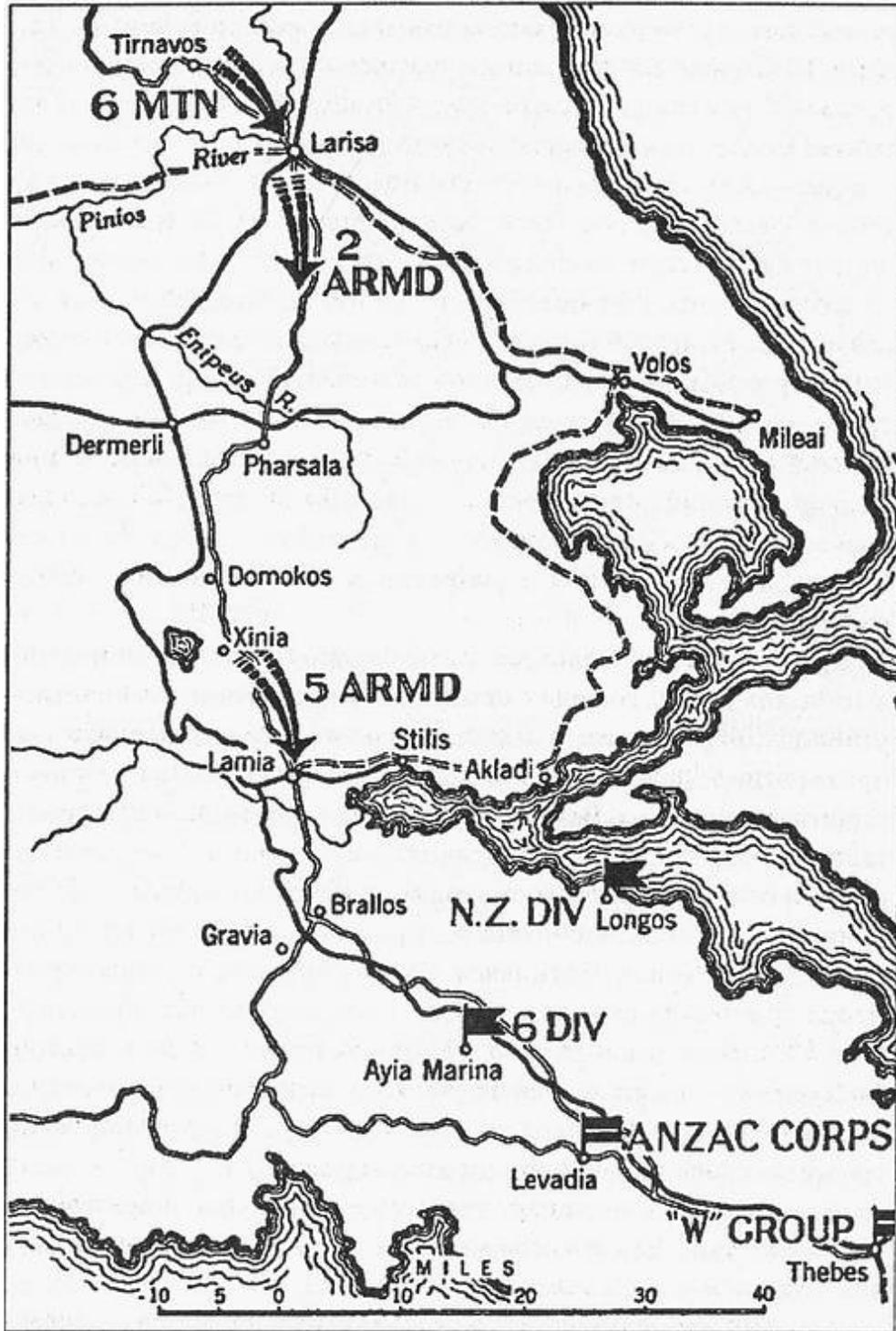
Действительно, в греческом руководстве царила паника. Коризис не имел железной руки Метаксаса, а генерала Папагоса последние

события на фронте, судя по всему, привели в полное отчаяние. Как утверждает «Большая стратегия», уже 16 апреля он предложил Уилсону эвакуировать английские войска из Греции. 18 апреля на совещании высшего военно-политического руководства страны в Татое под Афинами Папагос заявил, что считает военное положение безнадежным. В этот же день англичане приняли решение начать подготовку к эвакуации своих войск, начало которой было запланировано на 28 апреля. Сражаться фактически продолжала только британская авиация, но к 21 апреля у англичан осталось только 18 «Харрикейнов» из состава 33-й, 80-й и 208-й эскадрилий, остальные были уничтожены в неравном противостоянии с люфтваффе. 23 апреля остатки трех эскадрилий перелетели на аэродром Аргос, где в тот же день большинство самолетов (13 штук) было уничтожено налетом немецкой авиации; одновременно здесь были добиты и остатки греческих ВВС. Все оставшиеся «Бленхеймы» уже с 20 апреля были задействованы для переброски летно-технического состава ВВС на Крит.

Греческое правительство раскололось — часть министров выступила за переговоры с немцами и капитуляцию на почетных условиях, другая часть заявила, что необходимо продолжать сопротивление, даже если для этого войскам придется покинуть территорию страны. Вечером того же 18 апреля премьер Коризис застрелился. Новым главой правительства стал Эммануил Цудерос. Он был сторонником продолжения сопротивления — но тут пришла новая беда: взбунтовалось руководство Эпирской армии. Генералы сместили Питцикаса и самовольно поставили на его место командира 3-го армейского корпуса генерала Цолагоклу. Уже 19 апреля тот выслал к немцам парламентаров и вечером следующего дня от имени греческого правительства подписал с командиром лейбштандарта СС «Адольф Гитлер» Зеппом Дитрихом соглашение о «перемирии с Германией».

Возможно, на позицию греческих генералов повлияло явное нежелание союзников-англичан оказывать немцам серьезное сопротивление — вкупе с надеждами на то, что немцы сохранят Греции независимость. Однако уже 21 апреля генерал-фельдмаршал Лист заставил греческих генералов подписать новое соглашение — на этот раз в нем прямо говорилось о капитуляции. Впрочем, Гитлер в свою очередь это соглашение тоже не утвердил, заявив, что капитуляцию

должна принимать в том числе и Италия — а именно этого греки хотели избежать любой ценой. В этот же день немцы заняли Янину, а генерал Уилсон принял решение перенести начало эвакуации на 24 апреля.



*Отвод экспедиционных войск. Положение в ночь с 20 на 21 апреля*

Рубежом прикрытия эвакуации был выбран Фермопильский проход, на который еще 19 апреля, согласно предыдущему плану, начали отходить вышедшие из боя части австралийской и новозеландской дивизий. Чтобы обойти эту линию, немецкое командование организовало переправу на остров Эвбея с целью пройти по нему и переправиться обратно на материк у Халкидики, в тылу британских войск. Однако эта операция оказалась бессмысленной, так как англичане в итоге отказались от обороны Фермопил, используя их лишь как один из рубежей прикрытия своего быстрого отхода.

Окончательный вариант капитуляции был подписан генералом Цологоаклу в Салониках 23 апреля 1941 года. На следующий день греческий король Георг II и кабинет министров покинули Афины на британской летающей лодке, перебазировавшись в столицу Крита Канию, которой на ближайший месяц предстояло стать греческой «столицей». В этот же день генерал Уилсон, оставив на Фермопильской позиции по две бригады от каждой из своих дивизий, начал отвод остальных войск. 24 апреля немцы атаковали позицию и на следующий день овладели ей, потеряв, по утверждению британцев, 15 танков. Вечером 25 апреля британский арьергард отошел к Фивам — на последний рубеж прикрытия эвакуации.

Однако британское командование уже не пыталось организовать оборону на континенте, а было озабочено лишь отводом своих войск. Именно этим объясняется тот невероятный факт, что 26 апреля небольшому немецкому парашютному десанту удалось совершенно беспрепятственно захватить Коринфский перешеек, отделяющий полуостров Пелопоннес от остальной континентальной Греции.

Этот перешеек имеет в ширину всего 7 км, его пересекает судоходный Коринфский канал, представляющий из себя узкий каньон, пробитый в скалах. Это место идеально приспособлено к обороне, и если бы англичанам удалось отвести свои войска на Пелопоннес, оборонять его можно было бы сколь угодно долго.

2-й парашютно-десантный полк 7-й воздушно-десантной дивизии (без 3-го батальона) высадился рано утром 26 апреля по обеим сторонам стального моста через Коринфский канал. Первым у самого моста приземлились 6 планеров DFS-130 со взводом 6-й роты 2-го батальона; десантникам удалось быстро захватить мост, взяв 80

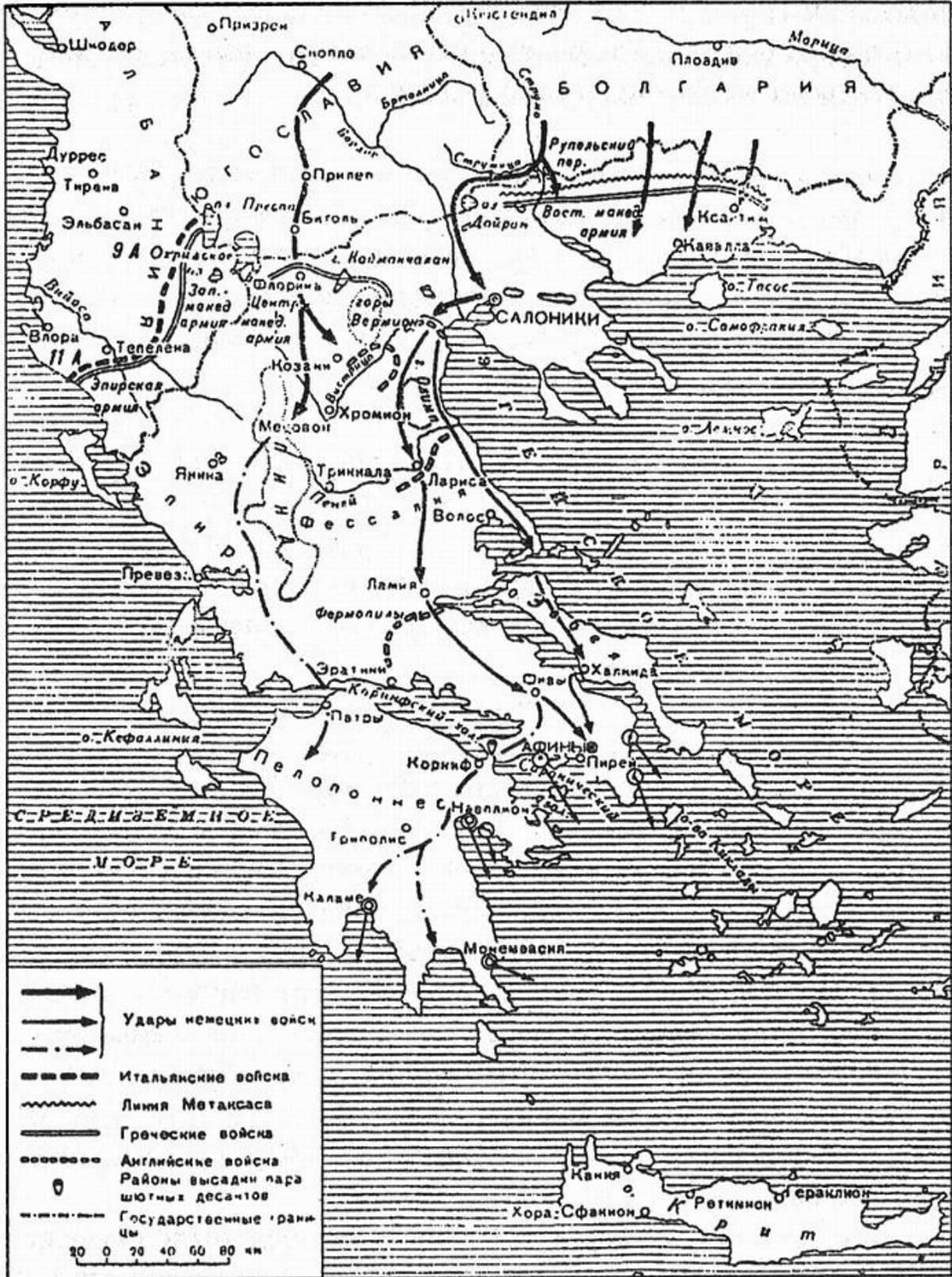
пленных и захватив 6 зенитных орудий. Чуть позже с 40 транспортных «Юнкерсов» были выброшены на парашютах основные силы десанта. 1-й батальон — на северный берег, 2-й батальон — на южный. Но тем временем по захватившим мост десантникам открыла огонь английская зенитка, замаскированная в 200 метрах от него; от попадания снаряда сдетонировала заложенная на опоре взрывчатка и мост рухнул в воду вместе с частью десантников — отрезав грекам и англичанам пути к отступлению на юг. Не имея подкреплений и считая, что вот-вот к мосту подойдут основные силы противника, в середине дня 26 апреля греки на северном берегу частью разбежались, частью сдались. Тем временем к полудню 2-й батальон на южном берегу канала занял аэродром южнее Коринфа, а утром 27 апреля продолжил преследование англичан и греков, отступивших в сторону Навплиона. Тем временем днем 27 апреля 1-й батальон смог построить из подручных средств временный мост через канал у его восточной оконечности.

Одновременно лейбштандарт «Адольф Гитлер» вышел к Коринфскому заливу в самом узком его месте — у Навпактоса, напротив Патр, в сотне километров западнее Коринфа. 27 апреля эсэсовцы, мобилизовав в ближайших деревнях несколько мелких суденышек, пересекли залив и без боя пленили отступающие по его берегу от Коринфа части 4-го английского гусарского (танкового) полка. Гове пишет, что в результате десанта было взято в плен 5000 греческих, 3500 югославских и 2000 новозеландских солдат — не уточняя, результат ли это действий только парашютистов, или же сюда входят и достижения лейбштандарта.

Утром 28 апреля к Коринфскому каналу вышли передовые танковые части основных немецких сил. В тот же день восточнее Патр немецкие парашютисты соединились с эсэсовцами из лейбштандарта и утром 29-го начали наступление на юг, в направлении Триполиса и Каламаты. Противник не оказывал никакого сопротивления. Как вспоминал командир разведывательного батальона лейбштандарта Курт Майер:

*«Бесчисленные британские машины выстроились на дороге. Англичанам пришлось их бросить из-за нехватки горючего. Некоторые трофеи оказались нам весьма кстати. Мы даже нашли в целостности и сохранности бронетранспортеры и небольшие пулеметы Брена на них.*

*Греки в Пиргосе встречали нас вином и субтропическими фруктами»<sup>[135]</sup>.*



## *Общий ход кампании в Греции и пункты эвакуации британских войск*

К исходу 29 апреля немцы очистили весь Пелопоннес. Потери лейбштандарта «Адольф Гитлер» за всю 23-дневную операцию «Марита» составили 321 человека — 93 убитых, трое пропавших без вести и 225 раненых. Исходя из числа убитых можно констатировать, что самой тяжелой стала первая неделя боев, на которую пришлось 40% потерь.

27 апреля немцы вступили в никем не обороняемые Афины. Но еще за три дня до этого момента началась эвакуация английских войск из Греции — операция «Демон». Для посадки войск должны были быть высланы транспорты и боевые корабли из Египта. Эмбаркацию предполагалось начать в восьми пунктах, из которых три располагались севернее Коринфского перешейка. Рафина и бухта Рафтис в 25 км к востоку от Афин, Мегара в 30 км к западу от греческой столицы, на пути к перешейку. Остальные пять портов находились в Морее, на южном и восточном берегу полуострова Пелопоннес, это были Навплион, Толон, Каламата, Монемвасия и Мили. Войска эвакуировались в бухту Суда на Крите, где в предыдущие месяцы англичане оборудовали военно-морскую базу.

Поскольку в большинстве мест погрузку предстояло осуществлять в небольших портах или вообще с необорудованного побережья, в состав сил эмбаркации были включены 5 малотоннажных десантных лихтеров типа «А» полным водоизмещением в 372 тонны и несколько десятков 10-тонных штурмовых катеров, каждый из которых мог принимать 35 человек с оружием. Такие катера брались на корабельные шлюпбалки и служили бортовым средством высадки десанта — а вот сейчас должны были послужить для обратного.

Технику и снаряжение вывозить не предполагалось. Поначалу приказ об эвакуации предполагал вывоз 114-мм орудий, зениток, грузовиков и специальных тягачей, но 24 апреля командующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингем отдал по этому поводу специальный приказ. *«Целью операции является спасение людей, если возможно — с оружием. Никакая техника и грузы не могут иметь приоритета над людьми».*

Непосредственно от флота эвакуацией руководил младший флагман Средиземноморского флота вице-адмирал Г.Д. Придхэм-Уиппел, разместившийся в бухте Суда на Крите. Посадкой войск и координацией действий с сухопутным командованием ведал контр-адмирал Г.Т. Бейли-Громан, начальник флотской службы тыла в Греции (со штабом в Афинах) — бывший командир линкора «Рамиллис», не имевший опыта штабной работы.

22 апреля из Александрии в бухту Суда вышел первый конвой операции «Демон» — AG-13 в составе двух транспортов типа «Глен»<sup>[136]</sup> («Гленарн» и «Гленгайл») и штурмового транспорта «Аластер Принс»; последний имел на борту 1000 солдат для Крита — перевозка, ставшая уже бессмысленной. Еще один транспорт, «Гленрой», на выходе из гавани Александрии сел на мель и выбыл из операции. Через несколько часов отсюда же вышел спешно конвой ANF-29 — 3 транспорта («Пеннланд», «Терланд Кастл» и «Делейен») в сопровождении крейсера «Ковентри» и эсминцев «Райнек», «Дайамонд» и «Гриффин». Эти конвои должны были прибыть к берегам Греции соответственно 24 и 25 апреля, и эвакуацию начинали они. AG-13 разделялся на две части — одна принимала войска в Навплионе, другая — в бухте Рафтис.

23 апреля были отправлены еще два конвоя. Первым был AG-14 — 6 транспортов («Коста-Рика», «Сити оф Лондон», «Дилвара», «Сальвен», «Хедив Исмаил» и «Слапат») под прикрытием эсминцев «Карлайл», «Кандагар» и «Кингстон». Следом за ним вышел AG-15 из 4 транспортов («Иония», «Коринфия», «Итрия» и «Комлибэнк») в сопровождении эсминцев «Кимберли», «Вампир» и шлюпа «Окленд».

Увы, из-за плохой координации действий и постоянного изменения планов 22 апреля, буквально за несколько часов до AG-13, из Александрии вышел еще один конвой — AN-29... с войсками для Греции в рамках операции «Ластр»: 5 транспортов («Темани», «Зиленд», «Киркленд», «Арейбэнк», «Рамо») в сопровождении эсминцев «Вендетта», «Уотерхен» и шлюпа «Гримсби». Очевидно, повернуть этот конвой назад просто забыли — в результате он к 25 апреля прибыл в Эгейское море, там развернулся и направился обратно в Александрию. В итоге ни один из его транспортов участия в эвакуации более не принял.

В общей сложности для эвакуации Греции было собрано 16 транспортов, 4 легких крейсера — «Орион» (флагман Придхэм-Уиппела), «Аякс», «Феб» и «Перт», 3 крейсера ПВО<sup>[137]</sup> («Калькутта», «Ковентри» и «Карлайсл»), 20 эсминцев и 3 шлюпа. Однако сразу же начались неурядицы. 23 апреля у Мегары германскими пикировщиками был потоплен десантный лихтер «А-1», а лихтер «А-15» остался в бухте Суда из-за повреждения мотора близким разрывом немецкой бомбы. В портах Греции осталось всего три лихтера. Эти небольшие и дешевые корабли совершенно неожиданно оказались в проводимой операции наиболее ценными, потеря каждого из них становилась настоящей трагедией.

На следующий день, 24 апреля, неурядицы продолжились. Контр-адмирал Бейли-Громан нарушил золотое правило «не трогай то, что пока работает»: поскольку Афины подвергались постоянным немецким бомбардировкам, он решил перенести свой штаб в Мили, на Пелопоннес — и сделать это сухим путем, на автомашинах, по частям. В результате части штаба смогли собраться вместе лишь к утру 26 апреля; сам Бейли-Громан прибыл в Мили в 05.30 этого дня, проскочив Коринфский перешеек буквально в последний момент перед его захватом немецкими десантниками. Таким образом, работа штаба эвакуации оказалась парализована почти на двое суток. Забегая вперед, заметим, что в 1944 году, при эвакуации Севастополя, немцы поступили по-иному — они создали «плавучий штаб» на одном из судов, который был достаточно мобилен, но при этом смог до последнего момента оставаться у побережья Херсонеса, не подвергаясь опасности попасть в плен.

На этом неприятности 24 апреля не кончились. В афинском порту Пирей случилась беда: вечером немецкие пикировщики потопили быстроходную яхту «Хеллас», на который грузились эвакуируемые из Греции английские подданные. А в порту Навплион у центрального пирса сел на мель большой транспорт «Аластер Принс», заблокировав подходы к другим причалам второму транспорту «Гленарн». В итоге людей на «Гленарн» и сопровождавшие его эсминцы «Стюарт» и «Вояджер» пришлось перевозить портовыми средствами и на штурмовых катерах. Всего отсюда этой ночью было вывезено 6685 человек.

В бухте Рафтис к востоку от Афин погрузка войск прошла более спокойно, хотя также проводилась бортовыми средствами. Всего на транспорта «Калькутта» и «Гленгайл» здесь было погружено 5700 человек, сопровождавший их крейсер «Перт» эвакуированных на борт не принимал. В общей сложности в ночь на 25 апреля из Греции на Крит было вывезено 12 435 человек.

25 апреля конвой AG-14 проходил проливом Касо, а AG-15 еще находился южнее Крита, поэтому принять участие в эвакуации могли только суда конвоя ANF-29 (без транспорта «Денлейн»), на помощь которым Придхэм-Уиппел направил эсминцы «Вендетта» и «Уотерхен» из охранения злосчастного конвоя AN-29. Эта группа должна была принять войска в Мегаре к западу от Афин. Увы, около двух часов дня возле острова Сан-Джорджио «Пеннланд», самый крупный из транспортов, принимавших участие в эвакуации (16 082 брт), получил несколько попаданий бомб с пикировщиков и потерял ход. Транспорт пришлось отправить обратно на Крит в сопровождении эсминца «Гриффин», но тем же вечером он был добит новым налетом «штурк».

В итоге к вечеру 25 апреля до Мегары дошли только «Терланд Кастрл» в сопровождении эсминцев «Ковентри» и «Паинек», к которым присоединились «Вендетта» и «Уотерхен», а также лихтер «А-19». Ночью к ним добавились еще три эсминца — «Дикой», «Хэсти» и «Хэйвок»; они шли в Навплион, но после гибели «Пеннланда» Придхэм-Уиппел перенаправил их для помощи в эвакуации Мегары. Из-за отсутствия портовых сооружений погрузка велась с помощью бортовых шлюпок, мобилизованных греческих каиков и единственного десантного лихтера. Последний получил повреждения от многочисленных касаний камней, его моторы вышли из строя, и в итоге он был брошен.

Незадолго до рассвета, около 3 часов утра, командующий группой командир эсминца «Ковентри» кэптен У.П. Керн, вопреки протестам других офицеров, отдал приказ прекратить посадку и уходить. На берегу были брошены около 300 человек (в том числе 250 раненых) и армейский погрузочный штаб. Всего из Мегары в ночь на 26 апреля было вывезено около 5900 человек, из них 1300 на эсминцах. Отбив три атаки немецких пикировщиков, конвой в шесть часов вечера 26 апреля без потерь прибыл в бухту Суда.

К этому моменту стало известно, что Коринфский перешеек перехвачен немцами и британские войска в Греции рассечены на две части: одна на Пелопоннесе, другая — в районе Афин и к востоку от греческой столицы. Поэтому распределение судов, направленных для эвакуации 26 апреля, было следующим:

**Восточное побережье Греции:**

Рафина — транспорт «Гленгайл», эсминцы «Нубиен», «Дикой» и «Хэсти»;

бухта Рафтис — транспорт «Сальвен», крейсер ПВО «Карлайсл», эсминцы «Кандагар» и «Кингстон».

**Полуостров Пелопоннес:**

залив Арголикос (Навплион и Толон) — транспорты «Слапат», «Хедив Исмаил», «Гленарн» в сопровождении крейсера ПВО «Калькутта», эсминцев «Изис», «Хотспур», «Гриффин» и «Хэйвок»;

**Каламата** (залив Месиниакос на южном берегу) — транспорты «Дилвара», «Сити оф Лондон», «Коста-Рика», крейсер «Феб», эсминцы «Дифендер», «Фламиннго», «Хироу» и «Хируорд».

Уже по дороге эсминец «Нубиен» получил приказ снять персонал ВВС с острова Зеа<sup>[138]</sup>, а эсминец «Хироу» — идти в Мили, чтобы забрать оттуда штаб погрузки во главе с Бейли-Громаном. Так получилось, что здесь также скопилось почти все руководство союзников в Греции: сам генерал Уилсон со своим штабом, британская военная миссия во главе с генерал-майором Хейвудом, военный атташе контр-адмирал Тэрл (также со штабом), а также часть греческих министров, в том числе бывший заместитель премьера вице-адмирал Сакеллари. С утра 26 апреля штаб погрузки Бейли-Громана наконец-то возобновил свою работу — но лучше бы он этого не делал. Не получая сведений от войсковых соединений, контр-адмирал имел весьма превратное представление о происходящем на полуострове. После полудня он внезапно затребовал по радио, чтобы транспорт «Гленарн» был направлен в Навплию вместо Толона. Очевидно, Бейли-Громан не знал, что причалы в этом порту блокированы затопленным «Аластер Принсом» и что узким местом станет не вместимость судов, а возможность переброски на них людей с берега.

Но в любом случае «Гленарн» никуда не попал: около половины седьмого вечера он получил повреждения от близкого разрыва бомбы и был отправлен обратно в Суду на буксире эсминца «Гриффин». В

результате в Толон не попадало вообще ни одного судна: оставшийся после отсылки «Хироу» и возвращения «Гриффина» эсминец «Дайамонд» имел приказ патрулировать вне гавани, прикрывая суда на погрузке, — из которых в реальности здесь оказался только лихтер «А-5».

Остальная часть отряда изначально предполагалась для Навплиона, где ситуация была обратной: на рейде встали два огромных транспорта («Сламат» и «Хедив Исмаил»), но перевозить войска на них было нечем — для этого имелись два каика и судовые шлюпки. Вдобавок ночью усилился ветер, до крайности затрудняя погрузку. В итоге на «Хедив Исмаил» вообще не было погружено ни одного человека! А Бейли-Громан хотел направить сюда еще и «Гленарн»...

Тем временем, получив известие о выбытии «Гленарна» из операции, Придхэм-Уиппел решил сам отправиться к греческому берегу на «Орионе», взяв с собой крейсер «Перт» и эсминец «Стюарт». Прибыв в залив Арголиколас, вице-адмирал смог разобраться в ситуации гораздо быстрее Бейли-Громана и его штаба. Поскольку перегонять тихоходные транспорта из порта в порт времени уже не было, он отправил в Толон эсминец «Стюарт», одновременно приказав эсминцу «Хотспур» (уже принявшему 500 человек) сменить в дозоре «Даимонда», а последнему идти к берегу принимать людей. Увы, на «Хотспуре» вышел из строя шпиль, он долго не мог выбрать якорь и в результате так никуда и не попал. Тогда Придхэм-Уиппел послал в Толон крейсер «Перт».

В итоге из Толона военными кораблями было вывезено около 2000 человек, еще 600 человек в итоге погрузились на лихтер «А-5», который перебросил их в Монемвасию. Увы, эвакуировать всех не удалось — на берегу оставалось еще около тысячи солдат.

В Навплионе ситуация оказалась гораздо хуже. Из-за отвратительной организации погрузки транспорт «Сламат» вместимостью 11 636 брт принял на борт всего 500 человек, еще столько же погрузилось на эсминец «Хотспур» — зато прибывший уже около полуночи крейсер «Перт» взял сразу 1000 человек. Транспорт «Хедив Исмаил» не принял вообще никого! На берегу осталось около 6000 человек.

Впрочем, трудно сказать, кому повезло больше: из-за задержки «Сламата»<sup>[139]</sup> уже в 7 утра основной отряд конвоя был настигнут

немецкими пикировщиками. «Слават» получил два прямых попадания и загорелся. Эсминцы «Даймронд» и «Райнек» сняли с него эвакуируемых и экипаж и добились горящий транспорт торпедой. Однако через час они сами были настигнуты и потоплены новой группой пикировщиков на выходе из залива Арголикос. Следующей ночью высланному для спасательной операции эсминцу «Гриффин» удалось поднять с воды 42 моряка и лишь 8 солдат. Погибло 263 моряка, свыше 500 эвакуированных и весь экипаж «Сламата»...

На восточном побережье Греции в ночь на 27 апреля тоже поднялся шторм, ветер достигал 6 баллов. Тем не менее транспорт «Гленгайл», используя свои десантные катера, до трех ночи принял в порту Рафины на борт 3500 человек. В бухте Рафтис транспорт «Салвин» с помощью лихтера «А-6», трех каиков и группы мелких судов принял 4750 солдат. Объединившись, эта группа вернулась в бухту Суда без потерь.

Основная масса войск союзников, успевших проскользнуть Коринфский перешеек до высадки там немецкого десанта, отходила к порту Каламата. К вечеру 26 апреля здесь скопилось 15 тысяч солдат. Порт мог принимать к причалам эсминцы и другие суда среднего тоннажа, однако подготовка его к посадке войск проведена не была. Армейское командование даже не удосужилось организовать своих солдат по подразделениям для погрузки на суда. Радиосвязь с берегом флоту установить так и не удалось, и когда эсминцы «Хироу» и «Хируорд» в районе девяти вечера вошли в гавань, на пирсе никого не было; кораблям пришлось швартоваться самостоятельно.

Здесь перегрузка войск с берега на транспорта (лайнер «Дилвара» в 11 000 брт, старый пароход «Сити оф Лондон» в 9000 брт и голландский транспорт «Коста-Рика» в 8700 брт) велась эсминцами, поэтому проходила достаточно быстро. Увы, проблемы возникли с самой организацией приема войск на берегу. В результате к утру было взято на борт только 8650 человек, а также золотой запас Югославии. К утру 27 апреля, когда транспортам пришлось отдать якоря, на берегу в Каламате оставалось еще не менее 7000 солдат. Этот конвой также дошел до бухты Суда без происшествий. *Всего за третью ночь эвакуации с 26 на 27 апреля из Греции было вывезено 20 400 человек*<sup>[140]</sup>.

Однако днем 27 апреля в бухте Суда скопилось такое количество кораблей и судов, что Придхем-Уиппел счел за лучшее часть транспортов не разгружать, а сразу отправить их в Александрию. Для этого был сформирован конвой GA-14, куда вошли «Гленгайл», «Сальвен», «Хедив Исмаил», «Дилвара», «Сити оф Лондон» и «Коста-Рика» — все транспорта, принимавшие участие в эвакуации этой ночью, за исключением потопленного «Сламата» и поврежденного «Гленарна». Для последующей эвакуации у Придхем-Уиппела остались только 6 крупных судов, «Терланд Кастрл» и «Делейен». Четыре транспорта из состава конвоя AG-15 («Иония», «Коринфия», «Итрия» и «Комлибэнк») еще не прибыли, и рассчитывать на них не приходилось. Конвой GA-14 без проблем достиг Александрии, доставив в Египет около 10 000 человек.

27 апреля немцы заняли Афины. К этому моменту на греческом побережье восточнее столицы еще оставалась английская группировка численностью около пяти тысяч человек под командованием бригадного генерала Паттика. Из-за отсутствия быстроходных транспортов для ее эвакуации был выслан отряд боевых кораблей под командованием кэптана Э. Мак-Карти — крейсер «Аякс» в сопровождении эсминцев «Кингстон», «Кимберли» и «Хэйвок». Последний снял 800 человек из Рафины, остальные принимали солдат в бухте Рафтис. Убедившись, что на берегу никого не осталось, в половине четвертого утра 28 апреля корабли снялись с якорей, имея на борту 4640 человек. Днем они благополучно прибыли в бухту Суда. В тот же день шлюп «Окленд» с корветами «Сальвиа» и «Гиацинт» сняли 820 человек с острова Китира. *Таким образом, количество эвакуированных в четвертую ночь составило всего 5460 человек.*

28 апреля немецкие войска вышли на полуостров Пелопоннес, быстро продвигаясь в направлении Каламаты и Монемвасии. Придхем-Уиппел приказал кэптану Мак-Карти, только что прибывшему из Рафтиса, быстро разгрузить солдат и как можно скорее выйти в море для эвакуации Монемвасии. Для этой цели отряду «Аякса» были приданы еще три эсминца — «Хотспур», «Гриффин» и «Изис».

В Монемвасии сосредотачивались остатки 6-й новозеландской дивизии генерала Б. Фрейберга, ветерана Дарданелл. Все они были посажены на корабли, однако на берегу, помимо техники, пришлось бросить 7 штурмовых барж, причем уничтожили из них только одну

или две. Всего из Монемвасии в эту ночь было вывезено 4320 человек. Находившийся на «Аяксе» наш старый знакомый Бейли-Громан радостно отрапортовал в Суду об успешном завершении своей работы — даже не удосужившись выяснить, что в это время происходило в Каламате<sup>[141]</sup>.

Из-за отвратительной организации погрузки прошлой ночью к вечеру 28 апреля в Каламате оставалось около 7000 британских солдат под командованием бригадного генерала Паррингтона, к которым присоединилось порядка 3000 югославов и греков. Дабы не повторилась прошлая ночь, для правильной организации погрузки войск здесь был предусмотрительно оставлен представитель флота кэптен Кларк-Хэлл, имевший прошлогодний опыт эвакуации войск из Франции.

Поскольку вывозить войска надо было быстро, для эвакуации Каламаты было организовано специальное соединение «В» под руководством командира крейсера «Перт» кэптена Филипа Бойер-Смита. В него также вошли крейсер «Феб» и эсминцы «Дикой» и «Хэсти», к которым позднее присоединились «Нубиен», «Хироу», «Хируорд» и «Дефендер». Кроме того, Придхем-Уиппел отправил в Каламату «Кандагар», «Кингстон», «Кимберли». Таким образом, в итоге для эвакуации было направлено 2 легких крейсера и 9 эсминцев. Последние три не успели присоединиться к соединению «В» — как мы убедимся, это оказалось большой удачей.

Весь день 28 апреля немцы бомбили Каламату, а вечером в город ворвалась моторизованная разведка — около 300 панцергренадеров с двумя орудиями. Выяснив обстановку и убедившись, что в городе находятся превосходящие силы противника, немцы благоразумно ретировались — однако перед этим успели захватить в плен Кларк-Хэлла со всем его штабом...

С высланного Бойер-Смитом вперед эсминца «Хироу» слышали стрельбу, увидели пожары и трассирующие очереди — и доложили флагману, что в городе идет бой. Радиосвязи с городом установить не удалось, поэтому в девять вечера командир эсминца Бриггс доложил флагману, что гавань захвачена немцами. Не имея другой информации, Бойер-Смит не пожелал проверять эту — не приблизившись к порту более чем на шесть миль, он принял решение отменить эвакуацию. Впоследствии он объяснял это так:

*«Как только я увидел эти взрывы, я понял, что погрузка войск станет для соединения „В" крайне рискованным занятием в случае атаки с моря. Силуэты кораблей будут отчетливо видны на фоне береговых пожаров. Корабли окажутся запертыми в заливе и не смогут рассеяться. Прикрытия с моря у нас не было. Таранто находится всего в 20 часах хода отсюда, и если противник имеет полную информацию, вероятность такой атаки будет достаточно высока...*

*Под моим командованием находилась значительная часть легких сил Средиземноморского флота. Их потеря привела бы к тяжелейшим последствиям, учитывая уже понесенные потери в крейсерах»<sup>[142]</sup>.*

Тем временем командир «Хироу» сделал то, чего не удосужился сделать Бойер-Смит — он все же решил разобраться в ситуации и отправил на берег своего первого помощника капитан-лейтенанта Элсуорта. Вскоре с берега поступил доклад о том, что стрельба прекратилась, немцев в городе нет и можно начинать эвакуацию. В 21.25 — менее чем через полчаса после предыдущего доклада! — Бриггс доложил об этом Бойер-Смиту. Однако храбрый кэптен за это время уже успел преодолеть целых 15 миль и не пожелал возвращаться назад. Как писал он в своем рапорте. *«Решение было принято ранее, и никакие события не изменяли причин, на основании которых оно было принято»<sup>[143]</sup>.*

Тем не менее Придхэм-Уипелу он доложил о принятом решении только через час — радиограммой от 22.31, в которой информировал вице-адмирала, что город захвачен немцами. Это была прямая ложь, поскольку к этому времени на «Перте» были получены и расшифрованы еще две телеграммы от Бриггса, в которых командир «Хироу» подробно информировал Бойер-Смита о ситуации в Каламате. Он сообщал, что установил контакт с армейским командованием, что в городе идет бой, но противника немного и он имеет лишь легкую артиллерию, что британцы успешно контратакуют, а пляжи юго-восточнее Каламаты пригодны для посадки и там уже собираются войска, ожидающие эвакуации.

Бриггс уже подготовил свои шлюпки к перевозке войск, как вдруг в 22.00 получил приказ Бойер-Смита о прекращении операции и присоединении «Хироу» к эскадре. Решив, что у вышестоящего начальства имелись к тому какие-то неизвестные, но важные причины,

Бриггс отозвал шлюпки и в 22.50 вышел в море. Однако здесь в дело вмешалась случайность: в 23.15 радист «Хироу» перехватил радиограмму, отправленную Придхем-Уиппелу с «Перта», в которой указывались курс и скорость соединения «В»<sup>[144]</sup>. Было ясно, что Бойер-Смит на всех парах уходит к Суде и догнать его не удастся. Поэтому Бриггс принял решение вновь вернуться в Каламату и принять на борт всех, кого сможет.

Около часу ночи в Каламату прибыли еще три эсминца — «Кандагар», «Кингстон», «Кимберли», накануне направленные сюда вице-адмиралом. Однако уже через полтора часа все четыре эсминцы ушли в Суду, приняв на борт лишь 332 человека. Никто их не преследовал, немцы не бомбили, подводные лодки не атаковали, итальянские линкоры не появлялись. В половине шестого утра 29 апреля гарнизон Каламаты, увидев, что его бросили, организовано капитулировал. Немцам сдались 6652 британских и 904 югославских солдат, в том числе 4 югославских генерала. *Всего в пятую ночь эвакуации было вывезено 4650 человек.*

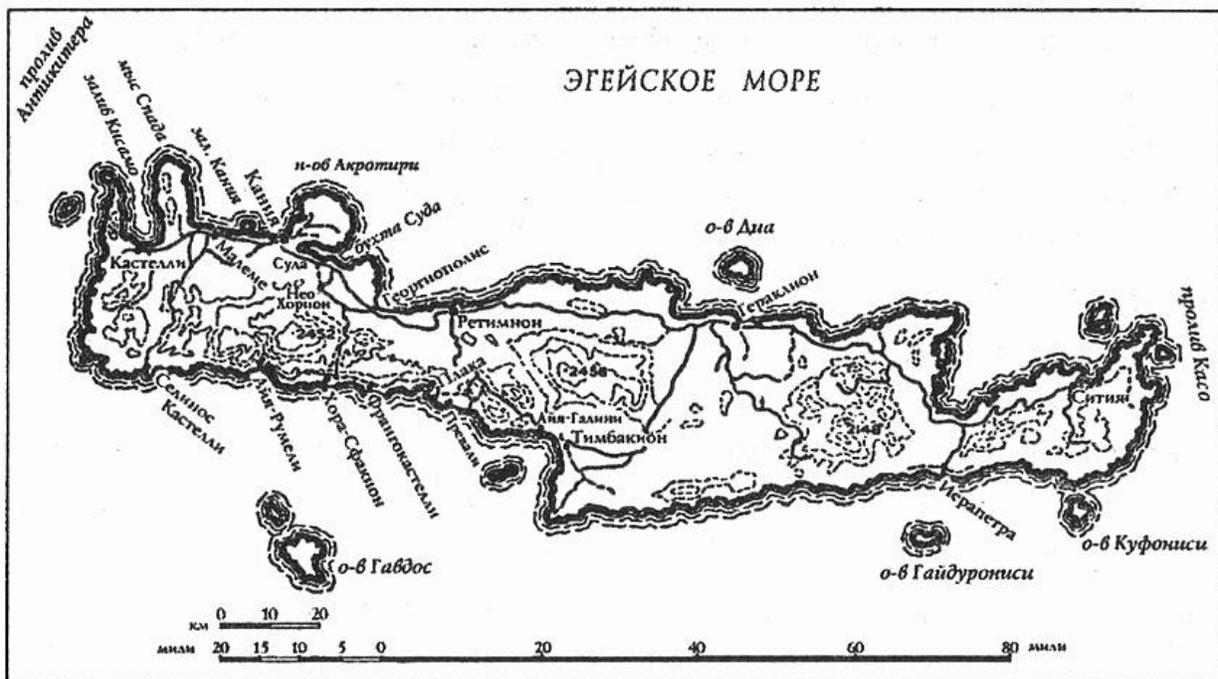
В ночь на 30 апреля эсминцы вновь выходили к побережью Греции. Но на этот раз «улов» был незначительным. «Хироу», «Изис» и «Кимберли» подобрали в заливе Месиниакос лишь 33 человека (16 офицеров и 17 солдат). В ночь на 1 мая было снято 202 человека, а также вывезено эсминцами «Хотспур» и «Хэйвок» 700 солдат с острова Милос. В этот день эвакуация Греции окончательно завершилась. **За последние две ночи снято 935 человек.**

Таким образом, общее количество эвакуированных из Греции составило (округляя до десятков) 49 780 человек. Впрочем, официальные данные Адмиралтейства называют другую цифру — 50 672 человека<sup>[145]</sup>. Из них примерно 36 тысяч были приняты на транспорты и боевые корабли с необорудованного побережья. Однако не следует забывать, что лишь в Навплионе, Толоне и Кала-мате 27 и 29 апреля было брошено до 14 тысяч только британских солдат; еще порядка 500 человек погибло на переходе морем. При этом в ночь с 27 на 28 апреля не было сделано даже попытки эвакуировать 7000 человек, оставшихся в Навплионе и Толоне, хотя немецкие войска еще не добрались до этих пунктов.

Согласно Лиддел-Гарту, немцы взяли в Греции в плен 12 000 британцев, 2 700 000 греков и 90 000 югославов. Более современные

источники называют несколько большие цифры британских потерь. 903 человека убитыми, 1250 ранеными и 13 958 пленными. Таким образом, общие безвозвратные потери британцев в материковой Греции составили около 14 тысяч человек, к которым следует прибавить как минимум 500 человек, погибших на переходе морем.

Штаб 12-й германской армии сообщил о взятии 10 682 пленных британцев — 342 офицеров и 10 340 солдат. Собственные потери немцев в Греции составили около 5100 человек, из них 1100 убитыми <sup>[146]</sup>.



*Остров Крит*

Британские ВВС с 6 по 30 апреля потеряли 151 самолет, заявив об уничтожении 164 самолетов противника — эта цифра в реальности оказалась сильно завышенной.

Не все эвакуированные британцы остались на Крите. Уже утром 29 апреля из бухты Суда в Александрию отбыл конвой AG-15, на борту которого находился 10 931 эвакуированный. Таким образом, число вывезенных с Крита составило порядка 21 тысячи человек. С другой стороны, на Крит также прибывали подкрепления — вдобавок к тем англичанам, что находились здесь с осени 1940 года, когда британское командование приняло решение создать на острове воздушно-морскую базу.

Не совсем понятно, какое количество эвакуированных составляли греческие солдаты — но известно, что на Крите их оказалось не менее 10 тысяч человек. Часть греческих солдат явно эвакуировались своими силами, без участия англичан. Если считать, что в Греции (без Крита) находилось 62 тысячи человек, из которых погибло и взято в плен около 15 тысяч, то количество эвакуированных британских военнослужащих должно было составлять не более 47 тысяч. Не стоит забывать, что какую-то часть эвакуированных составляли взятые на борт гражданские лица, не вошедшие в первоначальные 42 тысячи.

По С. Роскиллу, в ходе операций «Ластр» и «Демон» британский флот потерял в море 12 торговых судов общим тоннажем 94 406 брт, еще 32 судна общим тоннажем 128 418 брт были потоплены или просто брошены в портах Греции.

## УДАР С НЕБА

Остров Крит лежит в Средиземном море между Грецией и Киренаикой, в 250 км от северо-африканского побережья, в 650 км к востоку от Мальты и в 400 км к западу от Кипра и в 220 км южнее меридиана Афин. Он узкой полосой земли тянется с запада на восток примерно на 260 км, ширина его составляет от 20 до 50 км. Фактически это торчащая из моря горная гряда с очень неровной береговой линией, достигающая в высоту 2—2,5 км<sup>[147]</sup>; лишь на востоке ее высота снижается до 1,5 км.

Крит похож на крокодила, перевернувшегося мягким брюхом вверх, к северу, и выставившего на юг жесткую спину. Южное побережье острова, бесплодное и каменистое, круто спускается к морю; здесь мало бухт и нет гаваней, пригодных для судов больше греческого рыбацкого каика. Северное побережье более пологое, берега здесь сильно изрезаны, давая много мест, удобных для стоянки судов. В долинах здесь развито земледелие, по их склонам раскинулись многочисленные виноградники и оливковые рощи. В описываемый период эти земли были достаточно плотно заселены, многочисленные поселки состояли из каменных домов, зачастую двухэтажных. На севере была развита сеть местных дорог (в том числе с твердым покрытием), вдоль всего северного берега от Кастелли до Ситии тянулось асфальтированное шоссе. В то же время связность северного побережья с малонаселенным южным берегом была гораздо хуже — туда шли лишь горные дороги, из которых две наиболее крупные соединяли Гераклион с Тимбакионом (40 км) и бухту Суда с деревушкой Сфакия или Хора-Сфакион (20 км).

Северо-западной оконечностью острова является мыс Спата, между ним и большим полуостровом Акротири находится залив Кания, на берегу которого располагались деревня и грунтовый аэродром Малеме, а также столица Крита, город Кания (Хания). Полуостров Акротири прикрывал с севера и запада глубоко врезающуюся в остров бухту Суда — великолепную естественную гавань с единственным 150-мм пирсом и железнодорожными подъездными путями. Именно здесь Черчилль мечтал оборудовать новую Скапа-Флоу. В 40 км к востоку от Суды лежал Ретимнон (Ретимо) —

небольшой городок, где имелась взлетная площадка и крошечная открытая гавань, пригодная лишь для мелких судов. Еще в 60 км к востоку на берегу залива Гераклион располагался одноименный город с аэродромом и закрытой гаванью, к 700-метровому причалу которой теоретически могли швартоваться корабли вплоть до крейсеров. Недалеко от него лежали развалины знаменитого Лабиринта — дворца царя Миноса в Кноссе, в мае 1941 года ставшем местом боев.

Население острова к 1941 году составляло примерно 400 000 человек. Это были рыбаки и земледельцы, сильные клановой солидарностью, испокон веков привыкшие бороться за независимость и не любившие чужаков. В XIX веке они вели долгую партизанскую войну с турками, пока Крит наконец не присоединился к остальной Греции; с 1930-х годов боролись против режима Метаксаса, и на англичан тоже смотрели довольно косо, как на сторонников последнего. В феврале 1941 года критские партизаны (при поддержке англичан) даже предприняли рейд на принадлежащий Италии остров Кастеллоризо из группы Додеканесских островов.

Яркое описание быта критян, их психологии и отношения к разнообразным властям дает роман Джеймса Олдриджа «Морской орел»: его действие происходит на Крите сразу вслед за эвакуацией английских войск, а героями являются не успевшие к эвакуации австралийские солдаты. Увы, автор неизбежно романтизировал события: например, рассказал о том, как после окончательного завершения эвакуации эсминцы еще несколько раз возвращались к острову, чтобы забрать оставшихся (чего в действительности, как мы увидим, не было). Он также не упомянул о многих некрасивых подробностях, сопровождавших отношения между греками и британскими командирами на Крите.

Кроме того, в 1944 году, когда писался этот роман, еще не было известно, что произойдет дальше. В мае 1945-го, после капитуляции Германии, английские войска вновь высадились в Ретимноне, чтобы пленить находящийся здесь немецкий гарнизон. Критские партизаны попытались воспрепятствовать этой высадке — и англичане, оказавшись в трудном положении, не нашли ничего лучшего, чем обратиться за помощью к немцам, еще раз подтвердив в глазах критян сродство двух оккупационных сил...

С учетом 21 тысячи британцев, вывезенных в Александрию, к началу мая на Крите оказалось порядка 26 тысяч английских, австралийских и новозеландских солдат, вывезенных из Греции. К ним следует прибавить вспомогательный персонал ВВС и ВМС, находившийся на острове, а также войска, переброшенные в апреле из Египта (как минимум тысячу человек). 29 апреля генерал Уэйвелл сообщал в Лондон следующие данные о британских силах на Крите:

*«Помимо прежнего постоянного гарнизона, состоящего из трех пехотных батальонов, двух тяжелых и трех легких зенитных батарей и батарей береговой артиллерии, на Крите находится еще по меньшей мере 30 тыс. британских войск, эвакуированных из Греции... Настроение у личного состава хорошее. Вооружение: главным образом карабины и небольшое количество ручных пулеметов. Мы располагаем также несколькими подразделениями, сформированными из греческих рекрутов, на которых возлагается защита аэродромов и охрана военнопленных»<sup>[148]</sup>.*

Итак, помимо 30 тысяч эвакуированных из Греции или переброшенных из Александрии на Крите находились три пехотных батальона, пять зенитных батарей (16 тяжелых 94-мм зениток, 16 средних 76-мм зениток и 36 легких 40-мм автоматов «Бофорс»), а также 24 прожектора. Имелось и некоторое количество береговой артиллерии (15-й полк береговой артиллерии). Здесь же размещался отряд «коммандос» из состава сил морской пехоты, предназначенный для предполагаемой высадки на остров Родос. В общей сложности «старый» британский гарнизон насчитывал 5300 человек. Отсюда следует, что общее количество британских военнослужащих на острове к началу мая должно было составлять не менее 35 тысяч человек.

Однако чуть позже британское командование снизило эту оценку, сочтя, что к 8 мая на острове находилось лишь 25 300 эвакуированных солдат. Предполагалось, что к 15 мая первоначальный гарнизон будет увеличен до 5800 человек. В то же время Фрейберг планировал вывезти с острова на возвращающихся в Александрию судах около 10 000 человек — 4500 новозеландцев, 3500 австралийцев и 2000 британцев. Однако до 17 мая реально удалось эвакуировать лишь около 7 тысяч — 3200 британских солдат (включая палестинцев и киприотов), 2500 австралийцев и 1300 новозеландцев.

5 мая госпитальное судно «Аба» отбыло в Александрию с 602 ранеными и больными на борту. 16 мая оно вернулось и снова приняло 561 пациента. 9 мая конвой в составе 5 торговых судов 2 эскадренных миноносцев и 2 шлюпов вывез с острова 2041 человека, в том числе 763 австралийцев. Вышедший из бухты Суда поздно вечером 14 мая конвой ASF-31 в составе британского транспорта «Лоссмут» (5627 брт) и голландского «Ньив Зееланд» (11 069 брт) вывез в Александрию греческий золотой запас стоимостью порядка 7 миллионов фунтов и 1721 человека, в том числе 1200 новозеландцев. Однако кроме 18 человек офицерского состава и 414 солдат из 1-го пулеметного батальона почти все они принадлежали к медицинским и другим вспомогательным подразделениям.

В то же время 9 мая на транспортах были доставлены еще две зенитные батареи — легкая и тяжелая. Большая часть этой артиллерии была оставлена в бухте Суда для прикрытия порта. В ночь на 15 мая в Гераклион на крейсерах «Глостер» и «Фиджи» был доставлен 2-й батальон Лестерского полка со всем снаряжением. В ночь на 19 мая в Тимбакионе на южном побережье острова, в 40 км от Гераклиона, с транспорта «Гленгайл» был высажен 1-й батальон хайлендеров Аргайла и Сазерленда (700 человек), а вместе с ним при помощи танкодесантных барж — два (по другим данным — три) танка Mark I (то есть «Матильда» I). То есть всего до 20 мая на остров было доставлено не менее 2000 человек в составе армейских подкреплений.

Кроме того, 1 апреля британское верховное командование приняло решение организовать в бухте Суда полноценную военно-морскую базу, а не только пункт базирования и заправки топливом, как это было раньше. В связи с этим решением 26 апреля командующим войсками на Крите был назначен руководитель генерал-майор морской пехоты Э. Уэстон, шеф MNBDO (Mobile Naval Base Defence Organisation) — «Мобильной организации обороны военно-морских баз». Фактически это были части морской пехоты, предназначенные для быстрого развертывания обороны пунктов морского базирования в необорудованных районах. Массовая переброска на остров частей MNBDO началась только в мае, всего из 8 тысяч общего состава этой организации на Крит было доставлено около 2 тысяч морских пехотинцев.

Таким образом, к началу немецкого нападения собственно гарнизон острова (без тыловых частей) достигал 9,5 тысячи человек, в то время как число эвакуированных из Греции сократилась до 18,5 тысячи. Эти цифры хорошо демонстрируют, что под началом Фрейберга находились вовсе не только безоружные и деморализованные отступлением войска, как обычно принято считать. Кроме того, в этих цифрах не учтены тыловые и вспомогательные части, размещенные на Крите ранее, — а ведь все они тоже не относились к эвакуированным.

Современные источники<sup>[149]</sup> дают следующий расклад цифр по союзным войскам на Крите на 20 мая 1941 года:

Англичане — 15 063 человека

Австралийцы — 6540 человек

Новозеландская дивизия — 7702 человека

Подразделения MNBDO — 1902 человека

Таким образом, на острове находилось 31 246 британских солдат, а кроме того — 10 258 греков под общим командованием генерала Сколаса (около 7500 солдат и порядка 2500 жандармов), объединенные в 11 плохо вооруженных батальонов. Большинство греческих солдат были включены в состав британских сил, поставлены под английское командование и перевооружены английским оружием. Командование над основными греческими подразделениями приняли британские офицеры, поэтому будет весьма несправедливым не учитывать эти силы при анализе хода обороны Крита.

Однако в приведенном списке не учтен наземный персонал ВВС в Малеме и Ретимноне, а также и тыловые структуры флота в базе Суда и в Гераклионе. Поэтому ряд авторов (например, С. Пак) увеличивает оценку численности британских войск на Крите до 32 тысяч человек. Так, согласно официальной истории участия австралийских войск во Второй мировой войне, всего на Крит было эвакуировано из Греции 8500 человек, включая небоевые подразделения и невооруженный персонал<sup>[150]</sup>. Если до 18 мая из них оказалось вывезено 2,5 тысячи человек, то к моменту немецкого десанта должно было остаться только 6 тысяч, а не 6,5... Кроме того, на острове находились 14 000 итальянских военнопленных, взятых греками в ходе Албанской кампании.

Имелись на Крите и танки. Обычно упоминается только про 9 легких машин, однако в начале мая на острове находилось 16 легких танков «Виккерс» Mk.IV, а до немецкого нападения флот доставил сюда 8 или 9 пехотных «Матильд»; при этом известно, что как минимум два танка, поддерживавших атаку на аэродром Малеме утром 21 мая, были пушечными «Матильдами» II. В любом случае 60-мм броня пехотных танков делала их неуязвимой как для противотанковой, так и для полевой артиллерии немцев. Все легкие танки были сосредоточены в районе Кании (существует фотография подбитого «Виккерса» в Галатасе), по два пехотных танка поддерживали войска в Ретимноне и Гераклионе, в ходе боев еще два пехотных танка прибыли в Гераклион из Тимбакиона. Остальные «Матильды» также находились в районе Кании, а 23 мая сюда же по приказу Фрейберга были на лихтере переброшены две «Матильды» из Гераклиона. Встречаются упоминания о наличии на Крите танкеток «Карден-Ллойд», австралийские и новозеландские части имели в своем составе легкие бронетранспортеры «Юниверсал» (впоследствии эти неказистые, но удобные шестиместные машины будут поставляться нам по ленд-лизу).

30 апреля 1941 года командующим имперскими войсками на Крите был назначен командир новозеландской дивизии генерал Б. Фрейберг — заслуженный вояка, кавалер креста Виктории за высадку в Галлиполи. Как выяснилось позднее, эта кандидатура была крайне неудачной: Фрейберг удивительным образом сочетал в себе хвастливое самодовольство и склонность к паникерству, органически дополненные неумением принимать решения в условиях цейтнота. Возможно, в Первую мировую на роли командира батальона королевской морской дивизии он и был хорош — но координация действий сразу нескольких соединений, разбросанных по гористому острову, оказалась ему не под силу.

Пост начальника штаба командующего занял прежний нач-штаба Фрейберга полковник Стюарт, начальником службы тыла стал бригадный генерал Брунскилл, занимавший ту же должность в штабе Уилсона в Греции, начальником артиллерии стал полковник Фроуэн, бывший командир 7-го среднего артиллерийского полка. Начальником военно-морской базы в бухте Суда (и крайне важной фигурой в последующих событиях) стал кэптен Морзе. Воздушными силами

Крита с 17 апреля командовал групп-капитан Бимиш, впоследствии вице-маршал авиации.

Распределяя свои силы, Фрейберг поступил крайне просто: отдаленный район Гераклиона, где находилась большая часть старого британского гарнизона, охранявшего аэродромы RAF, он выделил в отдельное командование, сохранив руководство им за бригадным генералом Б.Г. Чепелом. Остальные войска, оставшиеся под непосредственным руководством Фрейберга, были разделены на три части: район от аэродрома Малеме до Кании (исключительно) обороняла 2-я новозеландская дивизия бригадного генерала Э. Паттика, за район Кании (включительно) и побережье бухты Суда отвечали английские войска генерал-майора морской пехоты Э.К. Уэстона, далее к востоку от городка Георгиополис до Ретимнона побережье удерживали австралийцы бригадного генерала Э. Дж. Вэзи.

Сильнее всего были укреплены бухта Суда и район Малеме. Аэродром Малеме лежит на самом берегу бухты Кания, его главная взлетная полоса протянулась между пляжем и приморским шоссе на Кастелли. С севера над аэродромом господствует высота 107, она была оборудована позициями, расположенными в виде террас. На горе находился летний тренировочный лагерь британских войск. Западнее аэродрома находилось сухое русло реки Тавронитис, к востоку от него располагалась деревня Пиргос. Еще в трех километрах восточнее, за рекой Платаниас, лежал поселок с таким же названием. Далее подступы к Кании прикрывала гряда Галатасских холмов, окружавших небольшой городок Галатас. Сама Кания (Хания), столица острова, располагалась в 5 км к востоку от Галатаса и в 4 км к западу от гавани Суда, на перешейке, отделяющем бухту Суда от залива Кания. Далее к северу перешеек переходил в массивный полуостров Акротири.

Даже в описываемый период местность вокруг залива Кания была окультурена и достаточно плотно заселена. Вдоль берега шло шоссе, горы высотой более 120 метров начинались лишь в 4—5 км к югу. В целом район можно было считать весьма удобным для высадки морского десанта — поэтому британское командование больше всего опасалось именно его.

У Ретимнона горы подступают гораздо ближе к берегу, ширина относительно ровной прибрежной полосы колеблется от 100 до 700 метров, у моря переходя в галечный пляж. Сам городок Ретимнон

(Ретимо) лежит на небольшом полуострове и в описываемое время насчитывал около 10 тысяч жителей. В пяти милях к востоку от города англичанами была построена взлетная полоса, протянувшаяся вдоль берега. Южнее нее местность резко повышалась, переходя в плоскогорье, не слишком возвышенное, но малонаселенное. Обращенные к морю склоны были покрыты террасами шириной примерно в 20 метров и засажены оливковыми деревьями; такие посадки хорошо просматривались, хотя густые нижние ветви деревьев могли служить укрытием для одиночных солдат. Однако сами террасы позволяли перемещаться по ним скрытно от взгляда снизу. У высот «А» и «В», расположенных восточнее и западнее аэродрома, склоны были засажены виноградниками, густая листва которых представляла собой хорошее укрытие.

На 19 мая британские войска распределялись следующим образом:

- Сектор Малеме

2-я новозеландская дивизия<sup>[151]</sup>.

4-я новозеландская бригада (18-й и 19-й батальоны) — бригадный генерал Инглис, 1563 человека.

5-я новозеландская бригада (21, 22, 23 и 28-й маорийский батальоны, саперный батальон) — бригадный генерал Харгест, 3156 человек;

10-я новозеландская бригада (20-й батальон, смешанный батальон, кавалерийский отряд<sup>[152]</sup>, 6-й и 8-й греческие полки двухбатальонного состава) — полковник Киппенбергер, 4523 человека<sup>[153]</sup>.

1-й Уэльский батальон — 854 человека.

156-я британская легкая зенитная батарея.

Взвод 7-й австралийской легкой зенитной батареи.

Полевая артиллерия 2-й дивизии включала десять 75-мм орудий и шесть 94-мм гаубиц. Примерно половина орудий (27-я батарея — две 94-мм горных гаубицы, три 75-мм французских и четыре 75-мм итальянских полевых пушки) находилась на возвышенности в двух километрах южнее деревни Пиргос, откуда хорошо просматривался как аэродром Малеме, так и побережье на восток вплоть до высот Галатас. Дивизию поддерживали 12 танков — 10 «Виккерсов» и 2 «Матильды»<sup>[154]</sup>. 4-я новозеландская бригада и Уэльский батальон

находились в резерве южнее и западнее Кании. Всего в секторе находилось порядка 7700 британских и 2500 греческих солдат.

- Сектор Кании и бухты Суда

Силы MNBDO

Батальон «коммандос»

102-й британский противотанковый полк (как пехота).

106-й британский полк конной артиллерии (как пехота).

2-й и 3-й дивизионы австралийского полка полевой артиллерии (как пехота).

Сводный батальон — около 1000 человек.

16-й австралийский сводный батальон — 350 человек.

17-й австралийский сводный батальон — 250 человек.

8-й австралийский батальон.

Группа «А» — 600 человек артиллеристов.

Группа «В» — 600 человек саперов.

2-й греческий пехотный полк.

151-я британская тяжелая зенитная батарея.

234-я британская тяжелая зенитная батарея.

129-я британская легкая зенитная батарея.

Часть 15-го полка береговой артиллерии.

Взвод 7-й австралийской легкой зенитной батареи.

Всего в секторе насчитывалось до 2200 британских морских пехотинцев и 2280 австралийцев (без учета 8-го батальона), численность остальных сил неизвестна. Войска сектора имели шестнадцать 94-мм зенитных орудий, десять 76-мм старых зенитных пушки и шестнадцать 40-мм автоматов «Бофорс». Кроме того, здесь же находилось 8 береговых орудий различных калибров.

- Сектор Ретимнона

19-я австралийская бригадная группа (бригадный генерал Вэзи): 1-й австралийский пехотный батальон — 620 человек. 7-й австралийский пехотный батальон — 580 человек. 11-й австралийский пехотный батальон — 650 человек. 1-й австралийский пулеметный батальон. 3-й греческий пехотный полк. 4-й греческий пехотный полк. 5-й греческий пехотный полк. Отряд греческой полиции — 800 человек. Британская пулеметная рота.

6-я батарея 3-го новозеландского полка полевой артиллерии — 90 человек.

Взвод 7-й австралийской легкой зенитной батареи.

Всего в секторе насчитывалось 14 орудий различных калибров, в том числе 6-я батарея имела четыре 100-мм итальянских и четыре 75-мм американских пушки. В австралийских батальонах имелись 76-мм минометы, но без опорных плит. Здесь также находился отряд 7-го королевского танкового полка с двумя танками «Матильда», а каждый австралийский батальон был оснащен двумя бронетранспортерами «Юниверсал». Зенитной обороны сектор практически не имел. В общей сложности тут находилось порядка 2700 британских солдат. Греческие пехотные полки были недоформированы и в реальности представляли собой пехотные батальоны, их общая численность составляла 2300 человек.

- Сектор Гераклиона

14-я британская пехотная бригада:

2-й батальон «Черной стражи» — 867 человек.

Йоркский батальон — 742 человека.

Лейстерский батальон — 637 человек.

4-й австралийский пехотный батальон<sup>1</sup> — 550 человек.

7-й полк средней артиллерии (как пехота) — 450 человек.

Прибыл из Греции в составе 500 человек, затем был пополнен до штатного состава.

Греческий гарнизонный батальон.

3-й греческий пехотный батальон.

7-й греческий пехотный батальон.

234-я батарея средней артиллерии — 13 полевых орудий.

Два взвода 7-й австралийской легкой зенитной батареи — 8 автоматов «Бофорс».

Взвод 156-й легкой зенитной батареи — 4 автомата «Бофорс».

Две секции батареи тяжелой морской зенитной батареи «С» — четыре 76-мм зенитных орудия и несколько «пом-помов».

Секция 42-го полевого инженерного отряда.

Всего в секторе насчитывалось 13 полевых орудий, 10 легких и 4 тяжелых (76-мм) зенитных орудия, а также несколько «пом-помов» — многоствольных 40-мм автоматов, чрезвычайно эффективных против

низколетящих целей. Здесь же находились 2 пехотных танка «Матильда» и шесть легких танков «Виккерс». Всего здесь имелось свыше 4000 британских и около 2000 греческих солдат. Еще две «Матильды» и 1-й батальон хайлендеров Аргайла и Сазерленда на 19 мая находились в Тимбакионе и прибыли к Гераклиону 21 мая.

- Кроме того, маленькую гавань Каstellи к западу от Малеме оборонял 1-й греческий полк, имевший 1030 человек, но всего 600 винтовок. Полком командовал новозеландский майор Беддинг, в подчинении которого находилось еще 13 новозеландских и австралийских офицеров. Здесь же находились 445 греческих жандармов и около 200 местных ополченцев, вооруженных самым разным оружием, вплоть до дробовиков.

Всего в районе Кании и бухты Суда было сосредоточено свыше 20 000 британских и не менее 5000 греческих солдат. Менее 3000 британских солдат находились в районе Ретимнона и до 5000 — в Гераклионе и Тимбакионе. Греческие войска в двух последних пунктах можно считать слабо организованными и малобоеспособными. Однако в районе Кании и Суды греческие части были переформированы британским командованием и включены в состав имперских войск, частей, поставлены под руководство опытных английских, австралийских и новозеландских офицеров.

Поэтому выводить их за скобки при определении боевых возможностей обороняющихся кажется очень и очень несправедливым. Даже немцы с большим уважением отзывались о боевых качествах греческих бойцов.

Многие историки ссылаются на то, что британские войска оказались на Крите без вооружения и соответствующего снаряжения. Приведенное выше донесение Уэйвелла это отчасти подтверждает. Однако с 30 апреля по 20 мая из Египта на Крит было отправлено 27 000 тонн различных грузов, всего в бухту Суда прибыло 15 судов со снабжением. Увы, начавшимися с 14 мая массированными атаками немецкой авиации 8 из них были потоплены или повреждены прямо у причалов. Так, 15 мая в бухте Суда германскими пикировщиками был потоплен греческий эсминец «Леон», ранее в поврежденном виде прибуksированный на Крит. 18 мая в ходе налетов был поврежден

транспорт «Салвин» и окончательно добит тяжелый крейсер «Йорк», ранее (26 марта) поврежденный здесь итальянским взрывающимся катером. К 19 мая в бухте Суда скопилось уже 13 поврежденных судов.

Тем не менее с 29 апреля по 20 мая с транспортов и боевых судов на берег удалось выгрузить около 15 000 тонн военных материалов. Не стоит также забывать, что высаживавшиеся на острове немецкие парашютисты первоначально вообще не имели тяжелого оружия крупнее миномета или противотанковой пушки, а вдобавок испытывали острый недостаток снабжения. Так что в этом отношении британские силы имели явное преимущество, а семь зенитных батарей давали им существенный бонус.

В любом случае английское командование пребывало в уверенности, что главная опасность может грозить только с моря. Еще 5 мая Фрейберг уверенно телеграфировал Черчиллю: «Не могу понять вашего беспокойства. Меня нисколько не волнует нападение воздушного десанта...» 16 мая Фрейберг докладывал Уэйвеллу:

*«Я закончил план обороны острова и только что вернулся из объезда всех позиций. Всюду все части готовы к бою и моральный дух их очень высок. Всюду усилена оборона и позиции укреплены в максимально возможной степени. Мы имеем 45 полевых орудий с достаточным количеством боеприпасов. На каждом аэродроме находятся по два пехотных танка... Я не хочу показаться самонадеянным, но считаю, что в самом крайнем случае мы сможем великолепно драться и сами. А с помощью Королевского флота остров будет без сомнения удержан»*<sup>[155]</sup>.

В это время британцы в Северной Африке испытывали крайнюю нехватку самолетов — в первую очередь истребителей, которые приходилось делить между Критом и Египтом — а также Мальтой, воздушное прикрытие которой было залогом использования острова как морской базы на итальянских коммуникациях в Ливию.

В конце концов было принято решение провести прямой конвой из Британии в Александрию через Средиземное море. Эта операция получила кодовое название «Тайгер». Конвой, вышедший в море 4 мая, должен был доставить на Мальту и далее в Египет военные грузы — в первую очередь самолеты для Мальты, а также 50 истребителей «Харрикейн», 306 танков и 180 самоходных орудий для Нильской армии. Поскольку судам надо было пройти через контролируемый

противником район непосредственно между Италией и Ливией, конвой был составлен из быстроходных транспортов (бывших торговых судов) «Нью Зилэнд стар», «Клан Ламонт», «Клан Чаттон», «Клан Кэмпбелл» и «Эмпайр Сонг».

6 мая конвой прошел Гибралтар, где в его сопровождение вступило соединение «Н», а также следовавшие в Александрию линкор «Куин Элизабет», крейсера «Найяд» и «Феб». Еще 6 эсминцев предполагалось для Мальты. Навстречу конвою из Александрии вышла эскадра Каннингема.

В ночь на 8 мая легкие силы Каннингема произвели обстрел Бенгази. Во второй половине дня 9 мая две эскадры встретились в 50 милях к югу от Мальты и Каннингем принял эстафету сопровождения. Увы, ночью два транспорта наскочили на мины, причем «Эмпайр Сонг» (12 656 брт) затонул вместе с грузом танков. Четыре уцелевших судна доставили в Александрию 238 танков и 43 истребителя «Харрикейн».

В течение мая на Мальту пришли еще два небольших конвоя из Гибралтара, и к концу месяца на острове имелось уже 75 истребителей. Увы, после участия в операции «Тайгер» на авианосце «Формидейбл» осталось всего 4 исправных самолета.

К началу мая на Крите находились следующие воздушные части:

- Остатки 33-й и 80-й истребительных эскадрилий (из Греции) — 6 исправных «Харрикейнов», аэродром Малеме.
- 112-я истребительная эскадрилья (из Греции)— 12 «Гладиаторов», из них 6 исправных, аэродром Гераклиона.
- 30-я бомбардировочная эскадрилья (из Греции) — 12 «Бленхеймов», из них 8 исправных, аэродром Малеме.
- 203-я бомбардировочная эскадрилья (из Египта) — 9 исправных «Бленхеймов».
- 805-я эскадрилья морской авиации — 6 «Гладиаторов» и «Фульмаров».

Таким образом, на острове имелось 45 самолетов, из них 35 исправных (в том числе 18 исправных истребителей). За неделю немецких воздушных налетов пилоты отчитались о 23 сбитых самолетах противника и еще 9 были записаны им как «предположительно уничтоженные». Однако к 19 мая, после начала активных немецких воздушных налетов, число боеспособных истребителей на Крите сократилось до 9 машин (4 «Гладиатора», 3

«Харрикейна» и 2 «Фульмара»), после чего остатки британской авиации на острове были эвакуированы в Египет.

Для полноты картины следует отметить, что к началу мая английские ВВС в Египте (то есть без учета Палестины и Ирака) имели в общей сложности около 40 исправных истребителей «Харрикейн» — точное число назвать невозможно, так как оно постоянно менялось. К середине мая ожидалось поступление еще полусотни «Харрикейнов», в том числе 30 — перегоняемых через Африку с базы Такоради в Гане. Наконец, в ходе операции «Тайгер» было доставлено 43 «Харрикейна».

Лорд Теддер, заместитель командующего британской авиацией на Среднем Востоке маршала Лонгмора, был вполне прав, записав в дневнике, что «Катастрофа в Греции восходит к политике „Держать все на Острове“ Бивербрука и компании. Несколько месяцев назад они остановили доставку подкреплений на Средний Восток». Однако при этом следует учесть, что в распоряжении Лонгмора в Северной Африке к середине мая все же находилось свыше сотни «Харрикейнов», которые можно было использовать для обороны Крита.

Немецкое наступление на Египет захлебнулось к концу апреля. Британские войска удержали проход Хальфайя, а 15 мая даже сумели организовать контрудар у оазиса Эс-Салум. Тобрук тоже успешно оборонялся. В этих условиях имелась возможность перебросить сильную истребительную группировку на аэродромы Крита — тем более что немецкой высадки на остров ожидали в самые ближайшие дни. 15 мая Уэйвел сообщил начальнику Имперского генерального штаба в Лондон, что противник собирается использовать Крит, чтобы с его помощью атаковать как Египет, так и Сирию.

Британское командование преувеличивало масштабы планов немцев (для которых на первом месте уже стояла операция «Барбаросса») — но в таком случае воздушной обороне Крита следовало уделить больше внимания. Оно и было уделено, но слишком поздно. Попытку организовать воздушное прикрытие Крита британское командование сделало уже в ходе боев за остров, когда на аэродром в Гераклионе было переброшено 12 истребителей «Харрикейн». Увы, два истребителя были сбиты собственной зенитной артиллерией, а еще четыре получили повреждения при посадке на изрытую воронками полосу.

\* \* \*

Тем временем немцы спешно возводили в южной Греции новые аэродромы и посадочные площадки, пригодные для нанесения ударов по Криту и водам вокруг него. Диспозиция бомбардировщиков VIII воздушного корпуса была следующей:

- KG 2 (полковник Рикхоф) — три группы бомбардировщиков Do. 17, аэродром Татой севернее Афин;
- LG 1 — две группы Ju.88 (1-я и 2-я), аэродром Элевсис в 20 км западнее Афин;
- KG 26—1-я группа He. 111, аэродром Элевсис;
- Stukageschwader StG 2: две группы Ju.87 («эскадра Иммельман» полковника Динорта) — Микены и Молаи на полуострове Пелопоннес; одна группа Ju.87 (капитан Брюкнер) — остров Скарпанто;
- ZG 26 — две группы Me.110 (капитан фон Ретберг), аэродром Аргос рядом с Микенами;
- JG 77 (майор Вольденг) — три группы Me. 109, аэродром Молаи на юге Пелопоннеса, в 20 км от Монемвасии;
- LG 2 — одна группа Me. 109 (капитан Илефельд), аэродром Молаи.

Расстояние от передовой немецкой площадки на острове Милос (занятой только 9 мая) до бухты Суда составило 115 км, от Молаи — 160 км, от района Афин — около 300 км, от итальянской авиабазы на Скарпанто (острова Додеканнес) — 240 км<sup>[156]</sup>. На эти аэродромы спешно перебрасывались боевые самолеты VIII воздушного корпуса и транспортные машины XI воздушного корпуса. Общее руководство воздушной операцией осуществлял штаб 4-го воздушного флота под командованием генерал-майора фон Лера.

**VIII воздушный корпус** Вольфрама фон Рихтгофена имел 716 машин. 433 бомбардировщика (228 — двухмоторные Ju.88, He.111 и Do. 17, 205 — одномоторные пикировщики Ju.87), 233 истребителя (114 — двухмоторные Me.110 и 119 — одномоторные Me. 109), а также 50 разведчиков. Однако после боев за Грецию боееспособными оставались только 514 самолетов. Это надо иметь в виду при оценке реальных возможностей германских воздушных сил.

**В XI воздушном корпусе** насчитывалось 520 трехмоторных Ju.52 (в том числе 493 боеготовых) и 72 планера DFS230. Каждый такой планер мог брать 10 человек (включая пилота) и 270 тонн груза. Старенькие тихоходные «Юнкерсы» до самого конца войны были

основным транспортным самолетом германских ВВС. Вся операция против Крита должна была завершиться к первым числам июля — далее корпуса перебрасывались на север для участия в операции «Барбаросса»...

Здесь необходимо отметить важную деталь. Для эффективной поддержки наземных действий десанта (особенно в отсутствии у него артиллерии) требовались машины, способные к «точечным» штурмовым атакам — пикирующие бомбардировщики.

Однако знаменитый Ju.87 «Штука» модификаций В-1 и В-2 имел боевой радиус всего около 300 км, а весь рейс на предельную дистанцию у него занимал порядка трех часов. С учетом того, что вернувшийся из вылета самолет требуется заправить и снарядить для нового вылета, а люди вовсе не железные, крайне маловероятно, чтобы пилоты немецких пикировщиков могли совершать более трех вылетов за световой день.

Наземные войска могли также поддерживать тяжелые двухмоторные истребители Me. 110 и легкие одноместные Me. 109. И те и другие несли по две 20-мм пушки, первый мог брать до 500 кг бомб, второй — до 250 кг. Это позволяло использовать их в том числе и для атак кораблей, благо истребители могли атаковать и с пикирования. Так в черную для британского флота четверг 22 мая 1941 года именно одноместный «Мессершмитт-109» нанес тяжелые повреждения линкору «Уорспайт», а другой удачно уложил бомбу в крейсер «Фиджи».

Напротив, двухмоторный Ju.88 был плохим пикировщиком, хотя многие справочники упоминают его в таком качестве. В действительности он не мог атаковать с крутого пикирования (под углом, близким к 90°), как это ухитрились делать «штуки», а пологое пикирование хотя и увеличивало точность попадания, но отнюдь не делало ее снайперской. Другое дело, что 2500—3000 кг бомб, которые мог поднимать Ju.88, позволяли ему совершать несколько атак по кораблям, тогда как Ju.87 с его единственной 500-кг бомбой способен был сделать только одну. Самолеты Do. 17 и He. 111 могли атаковать только с горизонтального полета.

Для высадки были подготовлены десантно-штурмовой полк и две дивизии IX воздушного (парашютно-десантного)<sup>[157]</sup> корпуса генерала Курта Штудента. Парашютные соединения (7-я парашютная дивизия

генерал-лейтенанта Зюсмана вместе со штурмовым полком) насчитывали около 15 000 человек, 5-я горноегерская дивизия генерал-майора Рингеля — около 8,5 тысячи человек. Операция получила кодовое обозначение «Меркурий». Всего для участия в ней (помимо планировавшихся к высадке морем итальянцев) было подготовлено порядка 23 000 человек, однако не все они попали на остров до конца боев.

Предварительный расклад был следующим: 750 человек (штурмовые группы) высаживались на планерах — таким образом достигалась максимальная точность места посадки; 10 000 человек сбрасывались на парашютах, 5000 человек планировалось доставить на захваченные аэродромы транспортными самолетами (лишь для этого требовалось совершить 250 рейсов Ju.52), еще 7000 человек предполагалось доставить по морю.

Вопреки предположениям британского командования решающий удар наносили немецкие парашютисты, егеря 7-й горной дивизии должны были перебрасываться самолетами уже на захваченные аэродромы. Все парашютисты разбивались на четыре ударные группы, обозначенные по названиям мест высадки:

- ударная группа «Малеме» — штурмовой парашютно-десантный полк генерал-майора Мейндля (4 батальона);
- ударная группа «Кания» — 3-й парашютно-десантный полк полковника Гейдриха (3 батальона);
- ударная группа «Ретимнон» — 2-й парашютно-десантный полк полковника Штурма (1-й и 3-й батальоны)<sup>[158]</sup>;
- ударная группа «Гераклион» — 1-й парашютно-десантный полк полковника Бройера и 2-й батальон 2-го парашютно-десантного полка.

Основными целями высадки были Кания на западе и Гераклион на востоке острова. После занятия аэродрома в Малеме сюда перебрасывался 100-й горно-егерский полк полковника Утца, он поступал в распоряжение генерала Мейндля и вместе с его парашютистами должен был поддержать наступление на Канию. В Гераклион перебрасывался 85-й горно-егерский полк полковника Кракау и оставшиеся части 5-й горной дивизии во главе с ее командиром, генерал-майором Рингелем; они должны были вместе с парашютистами Бройера наступать через Ретимнон на запад. Таким

образом главная группировка противника в бухте Суда блокировалась с двух сторон.

Командир 7-й воздушно-десантной дивизии генерал-лейтенант Зюсман со штабом высаживался на планерах вместе с ударной группой «Кания» южнее самой Кании и отсюда должен был координировать действия всех ударных групп.

Для подавления зенитной артиллерии в районе Кании прямо на ее огневые позиции должен был высаживаться планерный десант 1-го батальона штурмового парашютного полка под командованием майора Коха. Кроме того, одна из групп батальона (9 планеров) захватывала мост через реку Тавронитис между Малеме и Канией, а другая — полевой лагерь англичан на склоне высоты 107 южнее аэродрома Малеме.

Выше уже говорилось, что британское командование более всего опасалось десанта на Крит с моря. Оно знало о том, то немцы собирают по всей Греции мелкие суда, планируя высадку, и предполагало, что высадка произойдет при активном участии итальянского флота. Именно для противодействия итальянцам в Александрию был переброшен линкор «Куин Элизабет», после чего превосходство Каннингема в линейных кораблях стало двукратным. Считалось, что нападение возможно с двух сторон — на восточную часть Крита с принадлежащих Италии Додеканесских островов, и на запад острова, со стороны материковой Греции. В последнем случае участие итальянского линейного флота предполагалось наиболее вероятным.

Поэтому Каннингем, начавший с 14 мая патрулирование северных подходов к Криту, разделил свои силы на две части. Соединение «А» (два линкора под командованием вице-адмирала Придхэм-Уиппела) патрулировало юго-западнее Крита; уходя в Александрию на заправку топливом, оно должно было сменяться аналогичным соединением «А1» вице-адмирала Роулингса. Роль маневренных сил выполняло соединение «D» контр-адмирала Гленни, прикрывавшее северное побережье Крита к западу от Ретимнона. Соединение «В» кэптана Раули (крейсера «Глостер» и «Фиджи») в ожидании подхода итальянской эскадры должно было вести разведку на северо-запад от Крита, к мысу Матапан.

Вторую, меньшую половину сил составляло соединение «С», действовавшее в проливе Касо. Оно должно было прикрывать восточную часть острова и район Гераклиона. Чуть позднее его усилили 14-й флотилией эсминцев, обозначенной как соединение «Е».

Днем британским кораблям предписывалось отходить южнее острова во избежание воздушных атак немцев — таким образом осмысленность патрулирования заметно снижалась. Воздушного прикрытия корабли не имели. 19 мая с Крита были выведены последние 7 истребителей, а «Формидейбл», хоть и пополнивший свою авиагруппу, находился в Александрии.

В бухте Суда постоянно базировалось соединение торпедных катеров и периодически заходили отдельные корабли. Кроме того, быстроходный (40 узлов!) минный заградитель «Эбдиел» должен был поставить заграждение между Кефалонией и Левкасом у восточного выхода из Коринфского канала, дабы воспрепятствовать противнику использовать этот путь для безопасной переброски своих судов с Адриатики. Эту задачу он и выполнил 22 мая. Заметим, что в итоге никакие вражеские суда Коринфским каналом не ходили, а быстроходный и прекрасно вооруженный (шесть 102-мм зениток) корабль мог с куда большим эффектом быть использован в другом месте.

Состав указанных выше сил постоянно менялся, поскольку кораблям периодически требовалось возвращаться в Александрию для заправки топливом. На утро 20 мая диспозиция была следующей:

- Соединение «А1» вице-адмирала Роулингса (линкоры «Вэлиант» и «Уорспайт», эсминцы «Нэпир», «Гриффин», «Изис», «Кимберли», «Империал» и «Янус») — в 100 милях западнее Крита.

- Соединение «D» контр-адмирала Глэнни (крейсера «Дидо», «Орион» и «Аякс», эсминцы «Хэсти», «Грейхаунд», «Хироу» и «Хируорд») — возвращалось из ночного поиска между Критом и греческим побережьем к северу от Малеме и бухты Суда, готовясь соединиться с линейными силами.

- Соединение «В» кэптана Раули (крейсера «Глостер» и «Фиджи») — возвращалось из Александрии для соединения с линейными силами Роулингса.

- Соединение «С» контр-адмирала Кинга (крейсера «Найяд» и «Перт», эсминцы «Кандагар», «Кингстон», «Нубиен» и «Джюно») —

отходило на юг после ночного поиска в проливе Касо. На следующий день сюда же подходило соединение «Е» — 14-я флотилия эсминцев капитана Мака («Джервис», «Низам» и «Айлекс»). Несколько позже в пролив Касо был направлен и крейсер ПВО «Калькутта».

- Соединение «А» под командованием Придхэм-Уиппела (линкоры «Барэм» и «Куин Элизабет») заправлялось топливом в Александрии, чтобы сменить соединение «А1».

Итак, британское командование собиралось в первую очередь отражать высадку с моря, в то время как немцы сделали главную ставку на атаку с воздуха. Впрочем, не забыли они и про морской путь. За три недели им удалось собрать в Пирее разношерстную флотилию из греческих каиков — парусных и парусно-моторных рыбацких и каботажных суденышек, использовавшихся для плавания между островами Эгеиды. В ночь на 20 мая 25 каиков перешли на остров Милос в 70 милях от Крита, готовые на следующий день осуществить высадку вспомогательного десанта в районе Малеме. Этот переход был отмечен британской воздушной разведкой и совершенно правильно расценен как подготовка к высадке десанта в самые ближайшие дни. Однако на самом деле морской десант носил исключительно вспомогательный характер: по плану операции первый отряд легких судов прибывал в Канию к концу второго дня высадки, а второй отряд должен был выгрузиться в Гераклионе лишь к концу третьего дня, когда плацдармы уже будут захвачены воздушными десантами.

Следует отметить, что никакого взаимодействия с итальянским флотом немцы не предполагали — хотя англичане больше всего опасались именно этого, поэтому и держали дозор у Матапана, а линейные силы у западной оконечности Крита. Однако руководство итальянского флота было деморализовано исходом сражения у мыса Матапан 28—29 марта 1941 года<sup>[159]</sup>, когда в одну ночь были потеряны три тяжелых крейсера и два эсминец. Теперь оно боялось снова рисковать крупными кораблями при явном превосходстве англичан как в линейных силах, так и в профессионализме. Кроме того, Италия испытывала нехватку корабельного топлива. Наконец, немцы тоже не горели желанием делиться с союзниками плодами победы — справедливо считая, что вполне смогут справиться и без «макаронников».

В результате в битве за Крит на море приняли участие только легкие итальянские силы, базировавшиеся на Додеканесских островах: для сопровождения десантных отрядов выделялись миноносцы «Лупо», «Седла» и «Сагиттарио». Следует признать, что итальянцы действовали в этой операции достаточно активно и проявили даже большую доблесть, чем британские моряки.

Из вышеизложенного следует, что огромную роль в происходящем играло время суток: ночью британский флот безраздельно властвовал на море, днем немецкая авиация столь же безраздельно царила в воздухе. Поэтому огромную роль в описываемых далее событиях играло время рассвета и заката. 22 мая рассвет над морем на широте Крита начинался в 5.10 по лондонскому (гринвичскому) времени, то есть в 6.10 по Берлину; солнце окончательно восходило в 6.13. Закат начинался в 20.20, окончательная темнота наступала в 21.23. Утренние и вечерние сумерки длились по часу.

## 20 МАЯ — ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Из-за отсутствия нужного количества транспортных самолетов удар был нанесен в два этапа. В 6.45 утра по лондонскому времени германские бомбардировщики атаковали Малеме и район Кании, через полчаса (то есть в 8.15 по Берлину) здесь началась высадка воздушного десанта — парашютного у Кании и планерного в районе аэродрома Малеме. В 10.45 начался воздушный налет на бухту Суда.

После перерыва 15.15 по Лондону началась атака «второй волны». Немецкие пикировщики атаковали Гераклион на востоке острова и Ретимнон между ним и бухтой Суда. За налетом «штук» последовали несколько «волн» горизонтальных бомбардировщиков, также завершившихся выброской парашютного десанта в обоих пунктах.

**Высадка в Малеме** завершилась успехом везде, кроме самого главного пункта — аэродрома, где высаживались большая часть 1-го <sup>[160]</sup> и весь 4-й батальон штурмового десантного полка. Здесь располагался 22-й новозеландский батальон подполковника Эндрю, штаб которого (вместе с одной ротой) располагался в деревне Пиргос. Непосредственно летное поле удерживала рота капитана Кэмпбелла, еще три роты находились в районе высоты 107.

1-й батальон имел задачу быстро захватить аэродромные строения и летний лагерь у высоты 107. Однако новозеландцам удалось удержать укрепления на самой высоте 107.

4-й батальон занял мост через реку Тавронитис и зенитную батарею, расположенную у ее устья.

3-й батальон, выброшенный восточнее аэродрома, попал на позиции 21-го и 23-го новозеландских батальонов южнее деревни Пиргос (где располагались артиллерийские позиции 5-й новозеландской бригады) и оказался почти полностью уничтожен: из батальона уцелело только 200 человек, погибло и попало в плен около 400 человек.

2-й батальон (резерв полка) без помех приземлился у деревни Спилия западнее реки Тавронитис. Самой существенной его потерей стал дозор, выдвинутый в качестве прикрытия по шоссе в направлении Каstellи — он был атакован 1-м греческим полком и к 11 часам утра почти полностью уничтожен. Немцы пишут о взводе, из которого 37

человек погибло, а трое попали в плен, англичане — о 28 пленных и полусотне убитых. При этом 1-й греческий полк потерял 57 человек убитыми и 63 ранеными (в том числе одного новозеландского офицера). Командир штурмового полка генерал Мейндль был тяжело ранен в бою у реки Тавронитис западнее аэродрома.

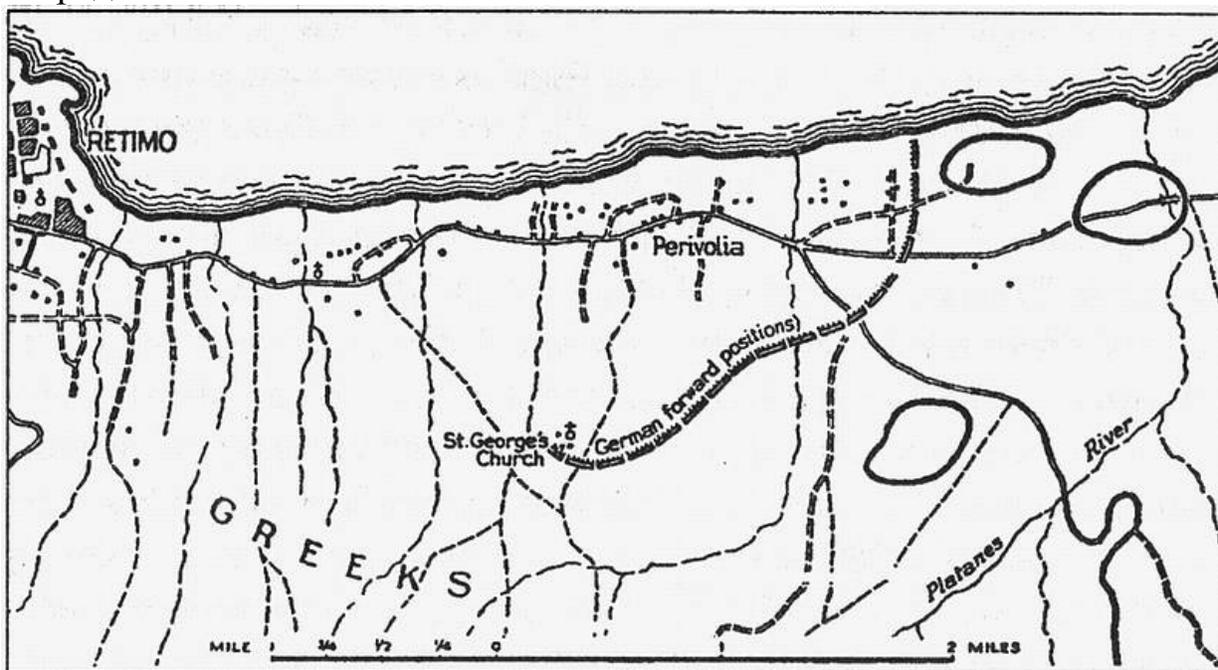
Впрочем, у британцев тоже были свои неприятности: бомбардировка нарушила все проводные линии связи, и в течение нескольких часов генерал Паттик на КП 2-й новозеландской дивизии в полутора километрах юго-западнее Кании не мог получить донесений от частей. Со многими из них связи не было до вечера, а с некоторыми связь установить не удалось вообще — так, рота Кэмпбелла из 22-го батальона весь день не получала никаких приказов и в конце концов в ночь на 21 мая была вынуждена отойти вверх по руслу реки Тавронитис, разбиться на взводы и отступить в горы<sup>[161]</sup>. Связь со штабом Фрейберга в Суде удалось восстановить только к 11 часам дня.

Тем временем в 17.15 подполковник Эндрю решил контратаковать в направлении аэродрома, используя находившуюся в районе Пиргоса роту 22-го батальона, а также два имевшихся у него пехотных танка и нескольких «бофорсов». Снаряды двух немецких противотанковых пушек отскакивали от 60-мм брони, танки беспрепятственно прошли мимо аэродрома и достигли реки Тавронитис. Увы, здесь у одного танка вышла из строя пушка, другой танк застрял в русле реки. В итоге обе «Матильды» были брошены экипажами и достались немцам.

Примерно в это же время к аэродрому были направлены 23-й и 28-й маорийский батальоны. Однако из-за отсутствия координации действий между ними атака оказалась неорганизованной, солдаты вышли к летному полю, но отбить его так и не смогли. 21-й батальон подполковника Аллена, не получив приказов, остался на месте своей дислокации у деревни Кондомари в 2 км южнее Пиргоса и ограничился очисткой этого района от случайно залетевших сюда парашютистов.

Наибольшей же удачей немецких парашютистов в этом районе стал маневр 9-й роты штурмового десантного полка. Обойдя левый фланг позиций противника на высоте 107, она заняла греческую деревушку с непроизносимым названием Ксамудохори, лежащую в полукилометре южнее высоты. Таким образом, позиции трех рот 22-го новозеландского батальона оказались охвачены с трех сторон.

В течение дня командиру 5-й новозеландской бригады генерал-майору Харгесту так и не удалось организовать эффективную контратаку аэродрома Малеме. Более того, он даже не направил подкреплений 22-му батальону, занимавшему ключевую высоту над аэродромом. Обычно это принято объяснять непрерывными немецкими воздушными атаками. Однако немцы не имели столь много самолетов (а главное — топлива), чтобы непрерывно висеть над головой у британских солдат; кроме того, со второй половины дня немецкая авиация переключилась на район Ретимнона и Гераклиона. Но первую половину дня британское командование восстанавливало нарушенную связь между частями и лишь после полудня приступило к сосредоточению своих сил.



*Германские позиции у Ретимнона*

Главное же — немецкие парашютисты высаживались на большой площади, и это помешало сразу определить их основную цель. Если бы британцы ждали высадки с воздуха, тогда бы в первую очередь могли подумать на аэродром. Но ведь главная высадка ожидалась с моря! В результате большинство батальонов успешно занималось ликвидацией парашютистов в районах своей дислокации, их рапорты звучали оптимистично, и ничто не вызывало тревоги. Только вечером 20 мая удалось стянуть к аэродрому Малеме основные силы 23-го и 28-го

батальонов — но к этому времени 22-й батальон в борьбе с превосходящими немецкими силами (минимум два батальона штурмового полка) уже понес тяжелые потери, его роты оказались отброшены на 800 метров от края летного поля.

Высадка в Кании изначально планировалась на большой площади и дальше от моря. Наиболее неудачно приземлился 3-й батальон 3-го парашютного полка — его разбросало на большой площади между Галатосом и Канией. Одна рота парашютистов приземлилась прямо на позиции 10-й новозеландской бригады, часть попала в Каратсосское водохранилище. Уже к полудню дня большая часть роты была либо уничтожена, либо взята в плен, остатки пробились на юг на соединение с 1-м и 2-м батальонами. Другая рота вместо Галатаса высадилась у деревушки Периволия в 3 км юго-восточнее, начала наступление в направлении деревни Муринес, но была отброшена 2-м греческим полком и подошедшими сюда австралийцами, после чего присоединилась к 1-му батальону. Здесь же оказалась выброшена и другая рота. Последняя рота 3-го батальона. Еще одна рота успешно захватила «Кадбищенский холм» к юго-востоку от Галатаса. Не повезло и командиру 7-й парашютно-десантной дивизии генерал-лейтенанту Зюсману — его планер отцепился и разбился еще на острове Эгина недалеко от Афин, все пассажиры погибли...

2-й батальон (с которым высаживался и командир 3-го полка полковник Гейдрих) высадился более точно — в районе тюрьмы в полутора километрах к югу от Галатаса. Здесь находился 6-й греческий полк, который был разгромлен; его остатки в количестве примерно 400 человек отступили к Галатасу, где командир 10-й бригады полковник Киппенбергер организовал линию обороны, блокировав дорогу на Канию.

1-й батальон 3-го парашютного полка высадился к югу от шоссе между Канией и Судой и быстро установил радиосвязь со штабом полка.

Планерному десанту 1-й роты штурмового полка удалось в первые же минуты боя захватить зенитную батарею на южной окраине Кании. Однако планерный десант 2-й роты на береговые батареи полуострова Акротири оказался неудачным — из 15 планеров 4 оказалось уничтожено в воздухе, а высадившиеся немецкие десантники были

уничтожены или взяты в плен артиллеристами и нортумберлендскими гусарами.

Парашютно-саперный батальон майора Либхаха беспрепятственно занял деревню Аликиану в предгорьях, в 5 км юго-западнее от тюрьмы и в 7 км от побережья; отсюда планировалось установить контакт с группой «Малеме», минуя занятый противником прибрежный район. 8-й греческий полк (около 1200 человек), дислоцировавшийся между Аликиану и тюрьмой, был сбит с дороги и оттеснен южнее нее в горы, но сохранил управляемость и сражался достойно.

В 19.15 генерал Паттик бросил против немцев в районе тюрьмы свой резерв — 19-й батальон 4-й новозеландской бригады под командованием подполковника Блэкберна при поддержке трех легких танков. К половине девятого вечера, наступая от Галатаса, Блэкберн подошел к тюрьме на 1200 метров, но продолжать атаки дальше не решился из-за наступления темноты.

Ночью 19-й батальон был передан 10-й бригаде и Киппенбергер принял решение отвести его назад.

Фрейберг направил сюда батальон «коммандос», два взвода морской пехоты и часть 2-го греческого полка, а также Уэльский батальон из сектора Паттика. Совместными усилиями этим войскам удалось выбить десантников с артиллерийских позиций и оттеснить 1-й батальон 3-го парашютного полка к югу, в холмы. Ближе к вечеру сюда же был направлен 8-й новозеландский батальон полевой артиллерии, после чего образовался двухкилометровый фронт между деревнями Периволия и Муринес.

В целом сопротивление 10-й новозеландской бригады здесь оказалось слабее, чем у Малеме. Поэтому 3-й парашютный полк Гейдриха понес меньше потерь, чем штурмовой полк Мейндля — серьезно пострадал лишь его 3-й батальон. Однако и успех десанта был ограниченным: парашютисты оказались оттеснены в горы, не заняв ни одного важного пункта, кроме тюрьмы и дороги от нее на Аликиану. Однако Гейдриху удалось достаточно быстро сконцентрировать свои силы, образовав два фронта — на север против 4-й новозеландской бригады в районе Галатаса и на восток против 10-й новозеландской бригады, прикрывающей направление на Суду.

Из 500 транспортных самолетов, принявших участие в первой волне выброски, на базы нее вернулось только 7 машин. Это окрылило

Штудента — можно было надеяться, что потери в транспортной авиации и далее останутся небольшими. Тем не менее выброска второй волны началась с некоторым отставанием от графика — около 17 часов по берлинскому времени или 16 часов по Лондону.

**У Ретимнона** огонь зенитной артиллерии оказался слаб, в первой волне был сбит только один транспортный самолет из 24 (по английским данным). Однако немецкая воздушная разведка не смогла выявить хорошо замаскированных в рощах огневых позиций противника, поэтому предварительный воздушный налет тоже практически не имел результатов — погибло только два или три солдата. Вдобавок из-за недостатка транспортных машин здесь высаживались только два из трех батальонов 2-го парашютного полка (командир — полковник Штурм).

Высадка должна была проводиться тремя группами:

- 1-й батальон майора Кроха (2 стрелковых и одна пулеметные роты, а также группа тяжелого оружия) — восточнее летного поля, в районе высоты «А»;

- остальная часть 1-го батальона (рота, два взвода и сам Штурм с своим штабом) — западнее аэродрома, между ним и деревней Платанес;

- 3-й батальон капитана Видемана вместе с пулеметной ротой и двумя отделениями артиллерии — в 4 км западнее Платанеса, в районе деревни Периволия; отсюда он должен был наступать на запад для занятия самого города Ретимнон.

Хуже всего оказалось то, что парашютисты приземлились на очень большом пространстве вдоль приморского шоссе, на протяжении почти 12 км — от деревни Периволия (в 3 км от Ретимнона) до фабрики оливкового масла у деревни Ставроменос. Здесь, в 3 км восточнее аэродрома, где начинается дорога через горы к южному берегу, оказался штаб 1-го батальона с 1-й и 4-й ротами. Две другие роты высадились ближе к летному полю, но сразу же попали под сильный артиллерийско-пулеметный огонь с высоты «А» и понесли тяжелые потери еще до того, как десантники успели распаковать контейнеры с оружием (в одной из рот оказались выбиты все офицеры). Вдобавок здесь же оказались выброшены две роты (10-я и 12-я) из 3-го батальона.

В районе холма «А» оборонялась рота капитана Ченнела, а также находилась одна из двух огневых позиций бригады генерала Вэзи —

четыре 100-мм и два 75-мм орудия<sup>[162]</sup>. Немцы смогли захватить две пулеметные точки и позицию 75-мм пушек, выведя их из строя путем подрыва минометными минами. В итоге немцам удалось укрепиться на вершине и восточном склоне высоты «А», однако попытка спуститься с нее и атаковать аэродром не привела к успеху. Выйдя на открытую местность из-под прикрытия густых виноградников, десантники сразу же попали под массированный огонь противника с другого берега сухого русла, прозванного австралийцами «Вади-Бардия» и прикрывающего аэродром с востока. Впрочем, контратака австралийцев, организованная после шести вечера, точно так же захлебнулась под огнем немецких пулеметов с восточного берега.

Группа полковника Штурма приземлилась прямо на позиции 1-го и 11-го австралийских батальонов и была быстро уничтожена или взята в плен. Только 11-й батальон майора Сандовера взял 84 пленных и большое количество оружия. К исходу дня от противника было очищено все пространство вокруг аэродрома между холмами «А» и «В», среди попавших в плен оказался и командир 2-го парашютного полка полковник Штурм. Лишь две роты 3-го батальона (9-я и 11-я) под командованием самого капитана Видемана высадились в запланированном месте западнее аэродрома, за пределами эффективного огня британских пулеметов. Примерно 500 десантников быстро заняли деревню Перволия и холм «С» южнее нее. Часть парашютистов продвинулась до окраины Ретимнона, где была остановлена греками — в первую очередь отрядом греческой полиции, прекрасно показавшем себя в этом бою.

Из-за того, что подразделения сторон сильно перемешались, немецкие самолеты в этот вечер не могли оказать десантникам необходимую поддержку, опасаясь попасть по своим. В то же время 4-й греческий полк (точнее, батальон), размещенный у западного края аэродрома, не выдержал боя и в беспорядке отступил к югу. Британским офицерам потребовалось некоторое время, чтобы восстановить боеспособность греков.

В 17.15 командир 1-го австралийского батальона полковник Кэмпбелл, отвечавший за район аэродрома, приказал двум имевшимся у него пехотным танкам пересечь аэродром и поддержать атаку на холм «А». Однако один уткнулся в дренажную канаву на северной стороне

летного поля и застрял; другой, попытавшись пересечь сухое русло, упал в глубокую восьмифутовую промоину.

К вечеру полковник Кэмпбелл прекратил бой, собираясь на следующее утро очистить вершину холма «А» с помощью двух своих батальонов — 1-го и 11-го. Одновременно он отправил по радио сообщение Фрейбергу о происходящем в районе аэродрома и запросил подкреплений. Фрейберг ответил, сообщив, что подкреплений послать не может.

Однако немцы не собирались прекращать бой ночью. В темноте они сбили австралийские посты на холме «А», переправились через сухое русло и вышли на летное поле, захватив в плен экипажи обоих обездвиженных танков. К утру десантники отошли назад, оставив на берегу лишь свои передовые дозоры. В результате к рассвету лишь часть бойцов роты Ченнела находилась выше немецких позиций, при этом будучи фактически отрезана от остальных. Большая же часть роты, усиленная двумя взводами, занимала оборону на перешейке холма, ниже немцев.

К исходу дня ожесточенный бой шел на окраине Ретимнона, однако австралийцы смогли сохранить за собой высоты вокруг него. Более того — парашютистами были потеряны все рации, поэтому немецкое командование в Афинах не могло даже узнать, что же происходит в районе Ретимнона.

**В Гераклионе** дела у немцев пошли хуже всего. Из-за опоздания с вылетом транспортные самолеты прибывали к цели постепенно, с 16 до 19 часов. Большинство их сбросило парашютистов уже после окончания налета бомбардировщиков (с 16 до 17 часов), когда англичане успели прийти в себя. Из-за нехватки самолетов в этот день так и не были сброшены около 600 парашютистов, в том числе две из четырех рот 2-го батальона. Вдобавок ко всему британские войска здесь действовали заметно более умело и организованно, чем части Фрейберга.

Сам город Гераклион насчитывал 36 тысяч жителей — больше, чем «столица» острова Кания. Этот город, окруженный старой крепостной стеной, лежит в седловине между горным массивом Иды и лежащей к востоку горой Дикте (где, по легенде, родился сам Зевс). Через эту седловину проходила дорога в Тимбакион, к южному берегу острова.

Аэродром располагался в 3 км восточнее города, на плоской прибрежной низменности, несколько выдающейся в сторону моря.

Здесь находился «старый» критский гарнизон генерала Чеппела — три британских батальона и 4-й австралийский, эвакуированный из Греции, но пополненный. Кроме того, тут имелось три вновь сформированных греческих «полка» батальонной численности. Таким образом, в распоряжении Чеппела насчитывалось не менее 3500 британцев и до 2000 греков, а также 13 полевых, 14 зенитных орудий, 2 пехотных танка и 6 легких «Вик-керсов». Основная часть артиллерии (двенадцать «бофорсов», девять 100-мм и четыре 75-мм полевых орудия) располагалась вокруг аэродрома. Здесь же командир гарнизона сосредоточил все свои танки.

Бригадный генерал Чеппел оказался единственным из британских командиров, кто дал своим войскам подробнейшую инструкцию на случай высадки вражеского воздушного десанта. До момента посадки парашютистов вести огонь следовало только зенитчикам. Предполагалось, что немцы в первую очередь попытаются захватить аэродром — для этого по краям летного поля были укрыты танки. Сразу после высадки парашютистов на аэродром или западнее него Лейстерскому батальону при поддержке танков надлежало контратаковать и уничтожить врага.

Благодаря хорошей маскировке войска в Гераклионе почти не пострадали от воздушного налета, хотя он длился целый час. Вообще надо заметить, что потери от воздушных атак здесь были минимальными — так, в австралийском батальоне до самого конца боев от налетов с воздуха жертв не было вообще.

Самолеты с десантниками появились над Гераклионом в пять часов вечера, через некоторое время после окончания последнего налета. Они двигались с севера и северо-востока, появляясь группами с интервалом в 20 минут. Всего солдаты насчитали 240 транспортных «юнкерсов», что похоже на правду. По утверждениям британцев, огнем с земли было сбито 15 самолетов, в воздухе погибло не менее 200 десантников. Вдобавок из-за сильно пересеченной местности десант также оказался разбросан на большой площади, хотя многие самолеты делали по несколько заходов, подвергая себя дополнительному риску.

В целом получилось так, что одна рота самого слабого 2-го батальона 1-го парашютно-десантного полка приземлилась на

восточном краю летного поля, между ним и гаванью Гераклиона, вокруг поселка Неа-Аликарнассос, прямо среди частей противника, и была почти полностью уничтожена. Именно здесь немцы понесли самые тяжелые потери. Другая рота 2-го батальона приземлилась восточнее аэродрома, в районе так называемого Восточного берега и «Ист-Вади» — сухого русла в распадке между двумя холмами, фактически на границе обороняемого участка, где выдержала тяжелый бой. К вечеру командир батальона капитан Буркхард отвел остатки своих сил к подножию высоты 182 (обозначена на британских картах как «гребень AMES»). Выяснилось, что в двух ротах осталось около 70 бойцов. 12 офицеров и около 300 солдат были убиты или взяты в плен, 8 офицеров и порядка сотни солдат — ранены. Таким образом, из почти 500 парашютистов 420 оказалось выбито из строя к вечеру первого дня высадки.

1-й батальон 1-го парашютно-десантного полка должен был высаживаться в районе Гурнеса, в 3—4 км восточнее 2-го батальона, где находилась радиостанция и РЛС, охраняемая взводом «Черной стражи». Однако из четырех рот лишь одна была высажена вовремя (около 16 часов), две другие — с опозданием на три часа; четвертую роту в этот день высадить вообще не удалось. Лишь в 19.40 сюда прибыл сам командир высадки полковник Бройер. Он сразу же выслал усиленный взвод лейтенанта Блюхера на восток для атаки аэродрома совместно с частями 2-го батальона. Взвод Блюхера с наступлением темноты сумел обойти позиции «Черной стражи» по берегу и достиг восточного края летного поля. Здесь взвод был блокирован превосходящими силами противника и к утру уничтожен при помощи танков. Сам лейтенант Блюхер был убит, остатки его людей утром отошли к восточному склону высоты 182 («гребень AMES»).

3-й батальон 1-го парашютно-десантного полка под командованием майора Шульца приземлился километрах в пяти западнее 1-го батальона, на западной и южной окраинах самого Гераклиона, где стояли греческие части. 2-й батальон 2-го парашютно-десантного полка (капитан Ширмер) приземлился еще западнее, в 3 км от Гераклиона, и выставил заслоны к западу, ожидая атаки оттуда.

Местность в районе Неа-Аликарнассоса к 21.30 британцам удалось очистить от противника, после чего с наступлением темноты бой прекратился. В районе самого Гераклиона обстановка сложилась хуже

для обороняющихся: воспользовавшись замешательством греков, часть парашютистов проникла в город и завязала уличные бои. Несмотря на подход британских подкреплений, в 22.30 парашютистам удалось достичь гавани. К утру 21 мая немцев наконец-то удалось выбить из центра города, но часть парашютистов продолжала удерживать его южную окраину.

В целом высадка в Гераклионе оказалась крайне неудачной: немцы понесли большие потери (особенно во 2-м батальоне) и не достигли ни одной из своих целей. Потери гарнизона были минимальны; более того, британцам досталась не только часть сброшенного немецкого вооружения, но и немецкое сигнальное оборудование и коды. Выяснив от пленных немецкую систему условных сигналов, британцы получили возможность подавать самолетам, сбрасывающим снабжение для десантников, ложные указания, так, чтобы это снабжение попадало не к парашютистам, а к их противникам. Позднее немцы очень обижались на эту тактику, называя ее нарушением законов и обычаев войны.

## ИТОГИ ПЕРВОГО ДНЯ

Итак, в первый день на Крите было высажено около 7500 человек — около 4 тысяч в Кании и Малеме и порядка 3,5 тысячи в районе Ретимнона и Гераклиона. Ни в одном пункте выполнить свои задачи десантникам не удалось, даже в Малеме они заняли только часть аэродрома. При этом парашютисты понесли серьезные потери, особенно тяжелые в районе Малеме. Можно предполагать, что к вечеру в строю десантников оставалось не более 5—6 тысяч человек, из них в районе Малеме и Кании — не более 3 тысяч, а скорее всего и того меньше. При этом Фрейбург имел в районе залива Кания и бухты Суда, то есть на расстоянии не более 15—20 км от места десанта, как минимум 20 тысяч человек. Перебросить их за ночь к Малеме — и немцы, не имеющие артиллерии, не успевшие даже отрыть окопов, испытывающие острый недостаток в боеприпасах, будут просто-напросто раздавлены еще до темноты...

Однако Фрейбург этого не сделал. Он все еще боялся высадки морского десанта — и не снял войска с побережья. Это поведение напоминает поведение генерала Уэйвелла на Коррехидоре год спустя. Тогда американский командующий не смог перебросить резервы к месту высадки крошечного десанта японцев из-за того, что все его войска ожидали высадки противника на других участках побережья — и на этом основании предпочел сдать...

Штаб 2-й новозеландской дивизии Паттика правильно оценил высадившиеся западнее Кании силы: один парашютный полк в районе Малеме, и один — к югу от Галатаса. Однако срочных мер для ликвидации выброшенного десанта принято не было. Более того, на совещании командования 5-й бригады в штабе 23-го батальона около 2 часов ночи было принято решение вывести 22-й батальон из полуокружения и поставить две его уцелевших роты на позиции 21-го и 23-го батальонов. Таким образом, ключевая высота 107 была оставлена добровольно! Правда, это укрепило позиции новозеландцев у деревни Пиргос, откуда летное поле тоже можно было держать под пулеметным обстрелом, но с куда менее удачного ракурса. Наконец, аэродром также обстреливался с позиций 27-й артиллерийской батареи южнее Пиргоса.

Тем не менее именно решение Харгеста о выводе 22-го батальона с высоты 107, принятое в ночь на 21 мая 1941 года, стало первым кирпичиком в фундамент одного из самых жестоких поражений британских вооруженных сил.

Вечером 20 мая соединение «С» контр-адмирала Кинга (два крейсера, три эсминца) вышло для ночного поиска у северо-восточного побережья Крита. Действовавшее вместе с ним соединение «Е» (три эсминца) получило приказ обстрелять итальянский аэродром на Скарпанто. В 20.40 (по Гринвичу) корабли Кинга были атакованы сначала итальянскими торпедоносцами, а затем шестью торпедными катерами. Обе атаки не удались, но и итальянские катера ушли из-под огня крейсера «Найяд» и эсминцев. Тем временем эсминцы в 2.45 начали обстрел Скарпанто, а затем осмотрели бухты на восточном побережье острова и ушли на юг. Позднее выяснилось, что на аэродроме Скарпанто в результате обстрела были повреждены два бомбардировщика Do. 17.

Ночной обстрел аэродрома был великолепным ходом, позволяющим нанести ущерб вражеской авиации силами флота, при этом не подвергая корабли никакому дополнительному риску. Однако возникает вопрос: почему для обстрела аэродрома были направлены не крейсера с их 152—133-мм артиллерией, а три эсминца, имевшие в сумме всего 16 120-мм орудий? В этих водах англичане не могли встретить ничего крупнее итальянского миноносца, поэтому участие крейсеров в ночном поиске не было обязательным — зато их орудия могли бы нанести куда более существенный урон вражескому аэродрому. Создается впечатление, что британскому морскому командованию немецкая авиация в это время еще не казалась столь грозным противником.

## 21 МАЯ — ВТОРОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

За ночь с 20 на 21 мая немцам в районе Малеме удалось провести перегруппировку своих сил. К счастью для парашютистов, до самого утра английские командиры ни в одном из пунктов не предприняли никаких активных действий, позволив десантникам улучшать свои позиции.

Утром этого дня Штудент в Афинах принял решение, перекрывающее ему пути к отступлению: невзирая на потери, бросить все силы в Малеме — и как можно быстрее. Для руководства войсками сюда вместо раненого Мейндля был направлен полковник Рамке. Парашютисты должны были сбрасываться с минимальной высоты, горные егеря 85-го горнострелкового полка — десантироваться посадочным методом, невзирая на потери в самолетах. «Юнкеры» вновь поднялись в воздух...

Из приказа, найденного у одного из убитых немецких офицеров, следовало, что главной целью высадки является именно Кания. Поэтому в первый день боев штаб Фрейберга не обращал особого внимания на положение в секторе Малеме. Однако на рассвете Фрейберг получил тревожное сообщение, что немецкие транспортные самолеты начали садиться в песчаном русле реки Тавронитис и на пляж западнее ее устья, вне зоны действенного пулеметного огня. На самом деле это был всего один самолет — после разгрузки он взял на борт генерала Мейндля и других раненых, и смог подняться в воздух.

Затем немцы попытались использовать и сам аэродром Малеме. Первый «Юнкере» приземлился налетном поле в 8.10 по лондонскому времени и, несмотря на огонь девяти орудий 27-й батареи, смог разгрузиться и взлететь. Другим машинам, которые попытались сесть на аэродром, повезло гораздо меньше — часть их была сбита еще в воздухе, часть была уничтожена артиллерийским огнем уже на земле, часть просто не смогла взлететь с изрытого воронками аэродрома... Вновь подняться в воздух удалось лишь примерно половине машин, остальные остались торчать на аэродроме, загромождая взлетную полосу.

С рассветом над Малеме появились «Мессершмитты-110», начавшие штурмовку английских позиций по целеуказанию с земли. В

10 часов утра по Берлину немецкие пикировщики атаковали Галатасские холмы, вслед за этим десантникам на парашютах были сброшены контейнеры с боеприпасами.

В первой половине дня обе стороны не предпринимали активных действий, лишь севернее Галатаса рота 19-го батальона при поддержке эскадрона новозеландской конницы попыталась атаковать занятый немцами Кладбищенский холм, но была отброшена. Такая низкая активность была на руку немцам, давая им возможность проводить перегруппировку и постепенно наращивать силы. Английские источники объясняют это бездействие постоянной угрозой с воздуха, однако «мессершмиты» не могли висеть в воздухе постоянно, а пикировщики предназначались для атаки точечных целей, но не пехоты.

В 15.40 в секторе 28-го маорийского батальона была зафиксирована выброска еще некоторого количества парашютистов. Примерно в это же время парашютисты штурмового десантного полка атаковали деревню Пиргос, выбили из нее новозеландцев и отбросили их к востоку, на Платаниас. Теперь противник был отброшен от аэродрома и больше не мог обстреливать его из стрелкового оружия. Сразу же после этого, около 16 часов, несмотря на продолжающийся артиллерийский обстрел, начался постоянный прием самолетов с частями 85-го горнострелкового полка на взлетную полосу Малеме.

Высадившись с парашютом во второй половине дня 21 мая, новый командующий десантными силами полковник Рамке сразу же отдал егерям распоряжение: обойти фланг противника по горам южнее Малеме, попытаться уничтожить позиции его артиллерии, обстреливающей аэродром, а далее соединиться с 3-м парашютным полком у Кании. К вечеру немцами был окончательно очищен от противника район Малеме, английская артиллерия могла обстреливать аэродром только непрямым навесным огнем, что значительно снизило точность ее стрельбы.

Удивляет бездействие британских командиров в этот день. Имея многократно превосходящие силы, они не предприняли ни одной сколько-нибудь серьезной атаки против захваченных немцами позиций. Особенно странным выглядит бездействие 5-й новозеландской бригады Харгеста в районе Малеме: ее командир без всяких приказов сверху должен был понимать, что контроль над аэродромом означает для

противника возможность беспрепятственно получать снабжение и подкрепление по воздуху. *«Вечером второго дня вторжения ситуация балансировала на лезвии ножа, — патетически констатирует дневник боевых действий 5-й горнострелковой дивизии. — Мощная британская контратака могла переломить ситуацию и обернуться для нас полным разгромом».*

Однако Харгест медлил, ожидая приказов сверху. А Фрейберг лишь во второй половине дня 21 мая наконец-то принял решение на переброску в район Кании 7-го австралийского батальона, стоявшего в Георгиополисе (между Судой и Ретимноном). Однако он должен был лишь сменить 20-й батальон 10-й новозеландской бригады между Канией и Галатасом, дабы высвободить его для усиления 5-й бригады. Новозеландцев предполагалось перебросить к Пиргосу на машинах. Вместе с ними сюда же подтягивались 3-й австралийский дивизион полевой артиллерии (пехота) и противотанкисты из 106-го полка британской конной артиллерии. Фрейберг все еще ждал удара с моря, поэтому сохранял мощную группировку в районе бухты Суда, не сделав попытки сосредоточить все наличные силы, дабы ликвидировать самый главный и наиболее опасный немецкий плацдарм.

Атака должна была начаться ночью. План был таков: 20-й батальон двигался на Пиргос между дорогой и берегом, 28-й батальон с тремя легкими танками — по дороге слева от него. С полуночи до 2.30 утра атаку предполагалось поддерживать налетами бомбардировщиков из Египта по району Малеме.

К югу от Кании в этот день царило затишье. Атака 3-го парашютного полка немцев на Галатасские холмы, несмотря на поддержку пикировщиков с воздуха, окончилась неудачей, после чего активных действий стороны не предпринимали, немцы — из-за отсутствия сил, британцы — из-за нерешительности командования и плохой организации управления войсками.

**В Ретимноне** с раннего утра шли тяжелые бои. Первая атака австралийцев на холм «А» (в шестом часу утра) оказалась неудачной, но около 9 часов утра, подтянув свежие силы, части полковника Кэмпбелла, оставшегося в качестве командующего сектором<sup>[163]</sup>, вновь атаковали немцев и сбили их с холма, взяв 59 пленных и вновь захватив артиллерийские позиции.

Теперь основные немецкие силы здесь оказались сосредоточены в двух пунктах. К востоку от холма «А» они укрепились в районе Ставроменоса, используя в качестве опорного пункта фабрику оливкового масла с крепкими каменными стенами. Западнее аэродрома немцы сконцентрировались вокруг деревни Периволия и холма «С» между Платанесом и Ретимноном. Здесь их опорным пунктом стала церковь Святого Георгия и кладбище при ней, обнесенное каменной стеной. Хуже всего, что в обеих этих пунктах они перехватывали дорогу — на восток от аэродрома к Гераклиону и на запад к Ретимнону.

Несмотря на ослабление австралийских сил, полковник Кэмпбелл также предполагал следующей ночью (на 22 мая) сосредоточить силы для контратаки. Однако все атаки на Ставроменос в последующие дни оказались безуспешными, несмотря на то что британцам удалось отремонтировать брошенные танки и ввести в строй 75-мм батарею на холме «А».

Утром 23 мая Фрейберг направил в Ретимнон роту «коммандос» с двумя 42-мм противотанковыми пушками, чтобы очистить от немцев дорогу к аэродрому. Около 8 часов вечера рейнджеры достигли Ретимнона, где встретили капитана Лергесснера, отправленного Кэмпбеллом в штаб Фрейберга через горы с донесением и для получения инструкций. Несмотря на предупреждения Лергесснера, рейнджеры атаковали немцев у Периволии, были разгромлены и вместе с капитаном отступили обратно к бухте Суда.

Лишь утром 26 мая фабрика оливкового масла была взята штурмом, при этом захвачено 82 пленных (из них 42 раненых). Таким образом, «восточная» группировка немцев была полностью уничтожена, сумели отступить в горы только около 30 парашютистов, в том числе 3 офицера. В распоряжении британских войск в районе Ретимнона скопилось свыше 500 немецких пленных, в том числе около 300 раненых. Однако все атаки на деревню Периволия 27 мая закончились неудачей, при этом были окончательно потеряны обе «Матильды».

Серьезной проблемой Кэмпбелла в ходе боев было отсутствие шифров для радиосвязи со штабом Фрейбурга. Поэтому радиопереговоры можно было вести только «клером», то есть открытым текстом — с риском, что их перехватит противник.

**Под Гераклионом** лишь к утру 21 мая немецким командирам удалось собрать свои разбросанные по холмам подразделения и привести их в порядок. Около 9 утра 21 мая попытались атаковать Восточный холм, прикрывающий подходы к аэродрому с юго-востока, а также продвинуться к городу с юга по Кносской дороге. Обе атаки были отбиты.

Однако в самом городе немцам повезло больше. Хотя командир 3-го батальона майор Шульц не получил отданного по радио приказа полковника Бройера поддержать утреннюю атаку на аэродром ударом с запада, он по своей инициативе решил атаковать город, увязав удар с утренним налетом бомбардировщиков.

Атака началась в 10.30 (по Берлину) двумя группами — лейтенанта Эггера и лейтенанта Беккера, ворвавшимися в город соответственно через западные и северные ворота. После пяти часов тяжелых уличных боев группа Эггера смогла пробиться к гавани и захватить здесь старый венецианский форт. Этот успех крайне сильно повлиял на настроение оборонявших город греков, у которых вдобавок почти кончились боеприпасы. Около 17 часов (по Берлину) греческий командир предложил сдать город, и лишь давление со стороны англичан сорвало переговоры с немцами.

Чеппел был вынужден срочно направить для руководства войсками в Гераклионе своих офицеров и перебросить сюда два британских взвода: один — от йоркцев, другой — от лейстерцев. Перегруппировав греков и перевооружив трофейным оружием, британцы к утру 22 мая смогли вновь выбить немцев из города. Основной причиной неудачи было решение командира 2-го батальона 2-го парашютного полка капитана Ширмера, выделившего в помощь Бройеру только два взвода.

После 17 часов 21 мая немцы под Гераклионом получили подкрепление — одиннадцать транспортно-десантных самолетов сбросили полторы сотни парашютистов к востоку от «Ист-Вади». Однако немецких сил явно не хватало для получения перевеса над противником. Англичане твердо удерживали аэродром и территорию вокруг него.

Тем временем активизировалась немецкая авиация. В 9.35 по Берлину немецкие пикировщики и итальянские торпедоносцы атаковали в 40 милях юго-западнее мыса Матапан английскую эскадру

в составе двух линкоров, двух крейсеров и восьми эсминцев — это было соединение «А1» вице-адмирала Роулингса и соединение «В» капитана Роули, двигавшиеся в этот момент совместно (Роули только что закончил безуспешный ночной поиск к северу от Крита и вернулся к главным силам). Вскоре к ним присоединилось и соединение «D» адмирала Гленни. Атака закончилась безрезультатно, по английским данным немцы потеряли два самолета.

Во второй половине дня 21 мая немецкая авиация вновь совершила налет на группу английских кораблей западнее Крита — соединение Гленни сообщило об атаке четырех Ju.88, из которых были сбиты три. Таким образом, результативность германской авиации в этот день оказалась весьма низкой — незначительные повреждения получили только крейсера «Аякс» и «Орион». Самым серьезным последствием оказался высокий расход боеприпасов, особенно зенитных, но в тот момент это еще не казалось особо важным. Гленни даже написал в своем рапорте: «Приятное начало ночных операций!»

Однако восточнее Крита дела обстояли не столь хорошо. Соединение «С» уходило на юг через пролив Касо, еще затемно к нему присоединился пришедший из Александрии крейсер ПВО «Калькутта», а после полудня — однотипный «Карлайл». С 9.50 (по Гринвичу) корабли подвергались непрерывным атакам немецких и итальянских самолетов, в итоге эскадренный миноносец «Джуно» в 12.49 получил бомбу с итальянского горизонтального бомбардировщика. Бомба угодила в артпогреб, эсминец взорвался и затонул; спасти удалось только половину экипажа — 97 человек.

К этому времени первый отряд немецких транспортных судов, который должен был доставить в залив Кания тяжелое вооружение, уже находился южнее острова Милос. Группу из 25 самых быстроходных судов возглавлял итальянский миноносец «Лупо» водоизмещением в 680 тонн<sup>[164]</sup>. «Быстроходность» означала, что сборище рыбачьих кайков и каботажных парходиков могло держать скорость до 7 узлов. На каждом кайке находилось около сотни человек. Всего десант насчитывал порядка 2300 человек из состава 5-й немецкой горной дивизии: 3-й батальон 100-го полка, тыловые и вспомогательные части. Здесь же находилось какое-то количество солдат итальянского полка «Сан-Марко». Управлялись суда пехотными офицерами с помощью ручных компасов.

Требовалось до темноты пройти 70 миль, отделявших Милос от Крита. Увы, адмирал Шустер, командующий несуществующими германскими морскими силами в греческих водах, был дезинформирован утренними сообщениями разведки о присутствии английских кораблей севернее острова, около 10 часов (по Гринвичу) он приказал командиру «Лупо» капитану 2-го ранга Мимбелли остановиться и повернуть назад. Храбрый итальянец отказался возвращаться, а вскоре выяснилось, что тревога была ложной. В итоге немецкое командование решило не отзывать десантный отряд. Но из-за задержки в полтора-два часа достигнуть берега до наступления темноты стало уже невозможно.

Самолет-разведчик из 39-й эскадрильи королевских ВВС обнаружил десантный отряд во второй половине дня, после чего его судьба была предрешена. Адмирал Каннингем приказал соединениям «В» и «D» с наступлением темноты войти в Эгейское море через пролив Антикитера и уничтожить десант.

В 23.30 по Гринвичу (22.30 по Берлину), когда отряду Мимбелли оставалось еще 18 миль до берега и с корабликов уже видели окрашенные закатным солнцем вершины критских гор, соединение «D» контр-адмирала Гленни (3 крейсера — «Дидо», «Орион», «Аякс», 4 эсминца — «Янус», «Кимберли», «Хэсти» и «Хируорд») обнаружило немецко-итальянский конвой. Дальнейшее может служить прекрасной иллюстрацией того, как проходила бы операция «Морской лев» — будь она осуществлена на практике.

Казалось, что английская армада должна просто раздавить десантный отрядик. Но не тут-то было. Мощь крейсеров и эсминцев оказалась избыточной против сборища мелких суденышек, а в наступившей темноте даже радиолокатор не помогал разобраться в происходящем. Бой превратился в беспорядочную стрельбу, которая показалась англичанам избиением младенцев. Увы, им не удалось даже потопить «Лупо»: хотя «Аякс» доложил о его уничтожении, миноносец получил 18 попаданий, но уцелел.

Около 2 часов ночи (то есть спустя 2,5 часа после начала бойни) контр-адмирал Гленни прекратил стрельбу и направил свой отряд на запад. Англичане заявили о том, что в конвое находилось около 50 судов и в итоге его разгрома было уничтожено 4000 немцев. Это оказалось сильным преувеличением. Большинство судов было

потоплено<sup>[165]</sup>, снаряжение пошло ко дну, но солдаты продержались на воде до ухода англичан, возвращения храброго «Лупо» и прибытия итальянских катеров. Утром к спасательной экспедиции присоединились немецкие гидросамолеты.

Всего к 28 мая спасенными числились 1665 человек, включая 21 итальянца, после этой даты их число могло увеличиться весьма незначительно. С другой стороны, по немецким отчетным данным, из 2331 немца погибло лишь 324 человека — 13 офицеров и 311 солдат. Эти цифры не сходятся с числом спасенных, а главное — не учитывают погибших итальянцев. В целом можно считать, что потери составили 700—800 человек. До берега добрались только 52 егеря без тяжелого вооружения — слабое подкрепление для сражавшихся под Малеме и Канией...

Однако главным результатом боя можно назвать катастрофический расход боеприпасов на британских кораблях: «Дидо» истратил 70% боезапаса, «Орион» — 62 %, «Аякс» — 58 %. А пополнить его можно было только в базе — поэтому Каннингем приказал Гленни уводить соединение «D» в Александрию. Так победа над сборищем каиков вывела из игры значительную часть британских морских сил...

## 22 МАЯ — ТРЕТИЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Лишь утром 22 мая британское командование наконец-то сумело организовать контрудар в направлении аэродрома Малеме силами 5-й новозеландской бригады и 20-го батальона из состава 10-й бригады. Наступление началось около 7 утра. 20-й и 28-й батальоны при поддержке четырех танков и нескольких танкеток «Карден-Ллойд» атаковали деревню Пиргос, заняли ее и почти достигли аэродрома. До летного поля оставалась сотня метров, когда новозеландцы залегли под ураганным огнем немцев. Левее 21-й батальон наступал на высоту 107 и деревню Ксамудохори. К половине девятого ему удалось занять аэродромную радиостанцию и ворваться в деревню, однако взять высоту новозеландцы не смогли.

Однако атака противника не помешала аэродрому Малеме начать прием самолетов с новыми подкреплениями. Немецкие десантники, выскакивая из «Юнкерсов», сразу же вступали в бой. К полудню 22 мая немцам в районе Малеме удалось добиться перевеса и отбросить новозеландцев от аэродрома обратно к деревне Пиргос. В этом бою было подбито несколько английских легких танков. Как сообщало донесение XI воздушного корпуса: *«Противник неожиданно атаковал от Пиргоса к Малеме при поддержке танков. Организованная капитаном Герике контратака отбросила врага назад к Пиргосу. Однако высоты к югу от Пиргоса остались в его руках».*

Судя по всему, утренний бой за аэродром стал еще одним решающим моментом битвы за Крит. Если бы Фрейберг бросил в атаку все свои резервы, а не один свежий батальон, сопротивление противника удалось бы переломить. Но 7-й австралийский батальон, переброшенный накануне из Георгиополиса, остался под Канией в составе 10-й новозеландской бригады, а большинство морских пехотинцев из MNBDO все так же обороняли бухту Суда и вместе с уэльским батальоном добивали остатки немецких десантников на полуострове Акротири. Лишь 700 человек из них в этот день были объединены в морской батальон под командованием майора Гаррета, направленный против немецкой группы «Кания».

К этому моменту фронт к югу от Кании и по долине текущего здесь ручья до деревни Периволия занимали 8-й австралийский

батальон, 2-й полк австралийской полевой артиллерии, рота «коммандос» и 2-й греческий полк. При этом с севера против группы «Кания» держали фронт 10-я и 4-я австралийские бригады, а с юга — 8-й греческий полк. Таким образом, против трех неполных батальонов 3-го парашютного полка было сосредоточено как минимум 12 батальонов (из них два греческих). И вся эта группировка практически бездействовала целый день! Более того — никто даже не попытался перебросить часть ее в сектор Малеме, хотя именно там решался исход сражения.

Лишь около 3 часов дня 19-й новозеландский батальон, наступая по дороге от бухты Суда, попытался с юга обойти немецкие позиции в районе тюрьмы и занять здесь господствующие высоты, но был отброшен. Около 19 часов немцы сами нанесли удар в направлении Галатаса, продвигаясь в 600 метрах восточнее дороги, ведущей от тюрьмы на север. Киппенбергер бросил в контратаку отряд греческих ополченцев под командованием капитана Форрестера и отбил нападение. Этот эпизод еще раз продемонстрировал высокие боевые качества греков, которым не хватало лишь организованности и опытных решительных офицеров.

Увы, в отличие от британских командиров немцы времени не теряли. Около 16 часов им удалось достичь крупного успеха — майор Гельман с усиленной разведгруппой 3-го парашютного полка, обойдя по горам правый фланг 10-й новозеландской бригады западнее Галатаса, занял высоты у деревни Сталос в тылу 5-й новозеландской бригады<sup>[166]</sup>. Немцы перехватили дорогу, по которой шло снабжение английским войскам под Малеме, попутно захватив английскую автоколонну, двигавшуюся из Суды с подкреплением и боеприпасами.

Вечером 22 мая немецкое командование на Крите вновь сменилось: в Малеме прибыл командир 5-й горнострелковой дивизии генерал-майор Юлиус Рингель со своим штабом. Он принял на себя командование всей немецкой группировкой в западной части острова. За этот день, вдобавок к 1-му батальону 100-го полка, посадочным путем было перебросено еще три батальона — 2-й из 100-го полка и 1-й из 85-го полка 5-й горнострелковой дивизии, а также 95-й саперный батальон. Одна из захваченных 20 мая «Матильд» использовалась в качестве тягача для оттаскивания в сторону разбитых самолетов, загромаздивших взлетную полосу.

Рингель реорганизовал свои силы в три группы, которыми командовали майор Шётте, полковник Рамке и подполковник Утц. Первая (95-й саперный батальон) должна была прикрывать Малеме с запада и юга. Вторая, состоявшая из парашютистов десантно-штурмового полка, должна была наступать в направлении Кании вдоль шоссе. Третью группу (три батальона горных стрелков, не вполне точно обозначенную немцами как 100-й горный полк) предполагалось отправить в обход левого фланга противника по горам для соединения с 3-м парашютно-десантным полком, оборонявшимся в районе тюрьмы.

Во второй половине дня Фрейберг приказал вновь атаковать аэродром. Но прежде чем этот приказ был выполнен, в штаб 2-й новозеландской дивизии поступило известие о том, что немецкий отряд перерезал шоссе из Кании к Малеме, оседлав таким образом коммуникации 5-й бригады.

Дальнейшие решения британского командования не поддаются здравому осмыслению. Вместо того, чтобы взять часть сил из 4-й или 10-й бригады и очистить дорогу, вечером на совещании Паттика с начальником штаба Фрейберга полковником Стюартом принимается совершенно необъяснимое решение — отвести 5-ю бригаду от аэродрома на линию реки Платаниас, то есть на 4 км назад от аэродрома. *«По сути это решение, принятое около 10 часов вечера 22 мая, означало потерю острова Крит, — пишет Кэвин Лонг. — После этого враг мог использовать летное поле без помех».*<sup>[167]</sup>

В ночь на 23 мая Фрейберг по радио совещался с Уэйвеллом. Последний сообщил, что из-за активности вражеской авиации и риска потерь больше не сможет посылать войска эсминцами в бухту Суда, но готов продолжать высадку подкреплений в районе Тимбакиона для последующей переброски их к Гераклиону. Уэйвелл предложил, чтобы войска из Гераклиона были перемещены в Ретимнон, а из Ретимнона — в район Кании. На это Фрейберг сообщил, что у него имеются всего 150 полутоннажных грузовиков и еще 117 других транспортных средств, и что приморское шоссе перерезано немцами восточнее и западнее Ретимнона.

*«(1) Я не имею возможности удержать все тыловые районы и береговую линию; (2) мои войска не могут сражаться без отдыха.*

*Поэтому мне придется занять сокращенную линию фронта. Теперь враг приближается к равенству с нами в численности... но мы*

*сможем сражаться, пока будем иметь надежное снабжение».*

Заметим, что до вечера 22 мая немцы высадили в районе Малеме и Кании 10 батальонов, часть из которых к этому времени понесла очень серьезные потери. Фрейберг же изначально имел в этом районе до 20 подразделений батальонной численности, некоторое количество более мелких подразделений, артиллерию, танки, силы MNBDO, а также четыре греческих полка. Еще один батальон в ночь на 22 мая был переброшен из Георгиополиса.

Превосходство имперских войск над противником все еще было как минимум двукратным, а с учетом греческих войск — даже трехкратным. Проблема британцев была не в численности, а тем более не в снабжении или оснащении — а в неумении должным образом распределить свои войска, сосредоточить нужное количество сил на главном направлении и скоординировать действия отдельных частей. С вечера 22 мая к этой проблеме добавился психологический фактор: неверие командования в возможность победы.

Впоследствии, уже в немецком лагере, командир 7-го австралийского батальона полковник Уолкер записал в своем дневнике слова, сказанные ему немецким полковником из горных егерей:

*«Он сказал, что наши генералы делали все, чтобы помочь ему. Он не может понять, почему мы постоянно зарывались в землю и не атаковали, никто из нас. Он сказал, что наша контратака у Суды<sup>[168]</sup> была единственным достойным сражением, которое мы дали...»<sup>[169]</sup>*

Тем временем немецкие транспортные самолеты сбрасывали на парашютах снабжение и боеприпасы войскам у Ретимнона и Гераклиона. В районе Ретимнона 2-й парашютный полк, невзирая на отсутствие артиллерии (у немцев здесь оставались лишь 37-мм противотанковые пушки и одно легкое пехотное орудие), смог отбить атаку англичан. У Гераклиона активных действий 22 мая не было, британские войска укрепляли свои позиции и занимались сбором трупов. По утверждению английских источников, в этот день было захоронено 1250 немцев, причем собраны отнюдь не все убитые. По сообщению греческого командира, западнее города немцы пытались атаковать позиции греков, гоня перед собой толпу женщин и детей, но вынуждены были отказаться от этого метода ведения войны, когда греки пригрозили расстрелять всех военнопленных.

Однако главные события 22 мая развернулись на море. Еще до рассвета 22 мая с Милоса вышел второй конвой для Крита — 38 небольших судов под охраной итальянского миноносца «Сагиттарио». Этот конвой предназначался для доставки снаряжения и подкреплений в Гераклион, он вез 2-й батальон 100-го горного полка и отдельные части.

Однако адмирал Каннингем, обеспокоенный событиями прошлого дня, приказал своим флагманам не прекращать поиска десантных судов противника после рассвета. Поэтому соединение «С» контр-адмирала Кинга не развернулось утром на обратный курс, как сделало это накануне, а пройдя Гераклион, повернуло на юг к острову Милос. С 8 утра (по Берлину) над ним появились германские бомбардировщики, но особого ущерба пока не наносили, и Кинг двигался вперед. Теперь у него были 4 крейсера («Перт», «Наяд», «Калькутта», «Карлайл») и 4 эсминца («Кингстон», «Кандагар», «Нубиен» и «Джюно»). Увы, «Карлайл» из-за неисправности в машине мог держать ход только в 20 узлов (вместо штатных 29) и поэтому оказался скорее обузой для соединения, несмотря на свои 8 четырехдюймовых зениток.

В 11.10 (по Берлину) в 20 милях южнее острова Милос соединение Кинга встретило немецкий конвой и с 70 кабельтовых открыло по нему огонь. Конвой сразу же повернул на обратный курс, британцы бросились в погоню — но тут на сцене вновь появились немецкие бомбардировщики, и Кинг приказал повернуть назад, а затем развернулся на запад, на соединение с линейными силами Роулингса.

Морской бой опять кончился ничем — но день еще начинался, и основные события были впереди. Ju.88 с аэродрома в Элевсисе и Do. 17 из Татоя (севернее Афин) атаковали соединение «С» на протяжении двух с лишним часов. Горизонтальные бомбардировщики не отличались особой меткостью, но около 13 часов по берлинскому времени им удалось наконец-то положить сразу целую серию бомб рядом с флагманским кораблем Кинга, крейсером «Наяд». Часть орудий была выведена из строя, но главное — началась фильтрация воды через поврежденную обшивку и несколько отсеков оказались затоплены. Примерно тогда же и без того «хромой» «Карлайл» получил бомбу прямо в мостик, был убит командир корабля кэптен Хэмптон.

В 13.25 (12.25 по Лондону) Кинг сообщил Роулингсу, что его флагман поврежден и ему требуется помощь. И вместо того, чтобы

отходить на юг, соединение «А1» вместе с только что присоединившимися к нему двумя крейсерами соединения «В» двинулось навстречу бомбардировщикам противника...

Эскадры встретились в начале второго по Лондону. Но незадолго до этого соединение Роулингса также подверглось немецкой атаке. На этот раз жертвой стал линкор «Уорспайт» — в него попало несколько бомб (считается, что с Me. 109), они уничтожили четырех- и шестидюймовые батареи правого борта и вызвали пожар во внутренних помещениях. Погибло 43 и было ранено 69 моряков, линкор снизил ход до 18 узлов.

Однако худшее было еще впереди. По непостижимой британской системе старшинства Кинг, хоть и был всего лишь контр-адмиралом, оказался старше командующего соединением линкоров вице-адмирала Роулингса и вступил в командование объединенным отрядом. Он решил не отходить на юг, а продолжить поиск вражеских конвоев и отдельных судов, пытающихся доставить войска и снаряжение на Крит. Формально это было правильное решение — но оно привело к тяжелым последствиям. Уж лучше было бы оказать огневую поддержку британским войскам, отчаянно сражающимся у Малеме и Кании...

Почти сразу же после соединения эскадр Кинг отослал эсминец «Грейхаунд» для перехвата обнаруженного возле острова Антикитера крупного греческого каика. Эсминец выполнил задание — но в 13.51 был атакован сразу восемью пикировщиками, получил три бомбы и начал быстро тонуть кормой вперед.

Тут же налетели немецкие истребители: «белокурые рыцари рейха» с чисто рыцарской жестокостью и нерыцарской методичностью начали расстреливать еще державшихся на воде моряков — так, в единственном вельботе, который удалось спустить, было убито 20 человек, в том числе первый помощник лейтенант Скотт; спасся лишь один матрос, вовремя бросившийся за борт.

Кинг приказал «своим» эсминцам «Кингстон» и «Кандагар» спасать уцелевший экипаж, а через несколько минут отправил вслед за ними оба крейсера соединения «В» — «Глостер» и «Фиджи». Если первый приказ был в принципе правилен, то второй был явной ошибкой, вызванной неожиданной сменой командования: Кинг не знал, что крейсера почти исчерпали зенитный боезапас и были практически беспомощны перед немецкими самолетами. А сообщить ему об этом

сразу никто не смог или не догадался. Тем временем «Кингстон» и «Кандагар», не выдержав воздушных атак, прекратили спасательную операцию и повернули к своему отряду, под прикрытие противовоздушного ордера эскадры. Таким образом возникла неразбериха.

Увы, единый ордер ПВО кораблям двух соединений выстроить не удалось, а к началу третьего часа дня (по Лондону) и у самих кораблей Кинга подошел к концу зенитный боезапас. Тогда он попросил Роулингса держать свои линкоры поближе, чтобы они могли прикрыть крейсера зенитным «зонтиком». В результате скорость эскадры снизилась до 18 узлов. Лишь теперь Роулингс сообщил Кингу, что на крейсерах соединения «В» почти отсутствует боезапас. После этого Кинг, очевидно, совсем растерявшись, ударился в другую крайность — он объявил всем кораблям, что они могут действовать по обстановке и отходить без приказа, если сочтут это нужным. Таким образом был сделан первый шаг к полной утрате управления эскадрой, в результате чего она распалась на несколько отдельных групп, иногда удалявшихся друг от друга на десятки миль. Уже возвращаясь к основным силам, в 15.27 по Лондону крейсер «Глостер» получил две бомбы, одна из них повредила котельное отделение, вторая уничтожила кормовой ПУАЗО и снесла грот-мачту. В течение следующих минут в крейсер попали еще несколько бомб, он начал терять ход. В 15.43, после трех сильных взрывов, «Глостер» медленно повалился на борт и начал медленно погружаться в воду. Окончательно затонул он лишь через полтора часа, находясь в 9 милях от острова Пори. Последний приказ Кинга опять сыграл свою роль: шедший вслед за «Глостером» крейсер «Фиджи» не остановился для спасения экипажа собрата, видимо, посчитав это слишком опасным, а лишь сбросил на воду спасательные плотики. Узнав о случившемся, адмирал Роулинсон уже ночью направил к месту гибели крейсера три эсминца, но они, прибыв сюда лишь к утру, никого уже не нашли. В итоге погибло 660 человек, лишь 65 было поднято с воды немцами и взято в плен. Тело командира корабля Генри Роули через четыре недели вынесло на африканский берег в районе Мерса-Матрух...

Около 16 часов к эскадре Кинга присоединилась прибывшая с Мальты 5-я флотилия эсминцев кэптана лорда Луиса Маунтбеттена (5 эсминцев), что добавило эскадре зенитного прикрытия, но

одновременно подлило бензина в хаос, царивший в проливе Антикитера. Впрочем, нельзя не признать, что эсминцы Маунтбеттена действовали наиболее осмысленно и адекватно: они уничтожили еще два кайка, пытавшихся пробраться в бухту Кания, а «Келли» и «Кашмир» успели даже обстрелять немецкие позиции у Малеме — это была единственная поддержка с моря за три дня.

Тем временем немцы продолжали свои налеты. В 16.45 по Лондону линкор «Уорспайт» получил две бомбы с горизонтального бомбардировщика — не причинившие, впрочем, серьезных повреждений. В 18.30 Кинг наконец-то отдал приказ отходить на юг — решение крайне запоздавшее, ибо его корабли уже давно не могли сделать хоть что-то для обороняющих Крит и лишь бессмысленно толклись к северо-западу от западной оконечности острова.

Удивительно, но, несмотря на крайне неудачную диспозицию британских кораблей, долгое время они не имели новых попаданий. Наконец в 18.45 (по Лондону) крейсер «Фиджи», все еще догонявший эскадру, был поражен единственной 225-килограммовой бомбой, сброшенной одиночным истребителем Me. 109. Бомба легла исключительно удачно — у борта корабля в районе миделя, прошла наискосок под днище и взорвалась, разворотив днище крейсера. Сразу же было затоплено котельное отделение, машины встали, а корабль сильно накренился на левый борт<sup>[170]</sup>. В таком положении через полчаса его заметил одиночный горизонтальный бомбардировщик, сбросивший еще три бомбы. Все три попали в цель, и через час, в 20.15, «Фиджи» перевернулся и пошел ко дну. Соединение «В» было уничтожено. Сопровождавшие крейсер эсминцы «Кингстон» и «Кандагар» (из соединения «С»), уже после темноты вернувшись к месту его гибели, подняли с воды 523 человека из 778 человек экипажа, погибло 275 человек.

В ночь на 23 мая специально посланные эсминцы «Хироу» и «Дикой» в Айя-Румели на южном берегу Крита приняли на борт греческого короля и его министров, а также британских посла и военного атташе в Греции. Все они были отправлены сюда Фрейбергом из Суды в сопровождении взвода 18-го новозеландского батальона под командованием лейтенанта Райана еще до немецкой высадки. Можно сказать, что с этого началась эвакуация острова. После часа ночи 23 мая

Каннингем приказал Кингу с соединением «С» (4 крейсера, два из которых уже получили повреждения) уходить в Александрию.

В 4.30 по Лондону такое же приказание получил и Роулингс с линкорами. Считается, что это произошло вследствие ошибки: в бланке донесения Роулингса о наличии боеприпасов на линкорах, поданного командующему в четыре утра, значилось, что зенитный боезапас полностью исчерпан. В то же время в копии этого донесения, отложившейся в архивах штаба, указано, что боеприпасов для зенитных орудий вполне достаточно. Как такое могло произойти — представить тяжело...

В любом случае британский флот, понеся тяжелые потери, утром 23 мая покинул воды Крита. Неосторожное появление днем в водах севернее Крита обернулось гибелью двух современных легких крейсеров и эсминца, линкор и два крейсера («Карлайл» и «Наяд») серьезно повреждены. Но самое главное — почти все тяжелые британские корабли оказались выбиты из боя. Это стало ценой за отражение двух немецких конвоев вечером 21-го и утром 22-го и уничтожение полудюжины каиков днем 22 мая. При этом потери немцев при атаках на британские корабли оказались крайне незначительны. На свои базы не вернулись лишь восемь самолетов, еще три получили повреждения.

## 23 МАЯ — ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Этим утром генерал Рингель решил развить действия в других направлениях, где сопротивление противника было пока слабым. Он направил батальон Шётте в сторону Кастелли, чтобы ликвидировать британские силы в западной части острова, у себя в тылу.

Еще один отряд была отправлен на юг с задачей занять поселок Палеохора на южном берегу Крита. Однако к вечеру Шётте был остановлен ожесточенным сопротивлением англичан и греков на подступах к Кастели, а второй отряд достиг лишь деревни Канданос. Вечером на помощь 95-му саперному батальону под Кастелли был переброшен только что высаженный в Малеме взвод противотанковых пушек. Чуть позже сюда же прибыли две роты 55-го мотоциклетного батальона, предназначенные для дальнейшего наступления на Палеохору.

Но главный удар был нанесен в восточном направлении. После короткой артиллерийской подготовки группа Рамке атаковала оборону 5-й новозеландской бригады на шоссе и к 10 часам утра (по Берлину) ворвалась на артиллерийские позиции противника. 3 орудия были захвачены, остальные противник успел эвакуировать. Немцев удалось остановить лишь у сухого русла перед деревней Платаниас, где завязался упорный бой за мост. Немецкое наступление было подкреплено мощными воздушными налетами как на позиции противника, так и на дорогу Кания — Суда, а также на сам город Кания.

Одновременно вступила в действие и британская авиация. 12 бомбардировщиков атаковали летное поле Малеме, где в этот момент (по утверждениям англичан) скопилось свыше сотни самолетов, из которых шесть (по докладам пилотов) были подожжены. Правда, немцы зафиксировали только пять вражеских бомбардировщиков. Поскольку именно в этот день противник был окончательно оттеснен от аэродрома и обстрел летного поля наконец-то прекратился, вечером 23 мая в Малеме была переброшена эскадрилья немецких истребителей.

Около полудня в наступление перешла обходная группа Утца. 1-й батальон 85-го горного полка через горы вышел в точку, лежащую в 2 км южнее деревни Модиион, за левым флангом новозеландских позиций. 1-й батальон 100-го горного полка атаковал ключевую высоту 259,

занятую новозеландцами, и после упорного боя к вечеру 23 мая захватил ее. После занятия этой высоты противник уже не мог корректировать огонь своей артиллерии по аэродрому Малеме. Опасаясь потерять орудия, Паттик и Харгест отвели их на новые позиции южнее Платаниаса, откуда до аэродрома было уже 7,5 км. Это стало еще одной ключевой точкой битвы: теперь самолеты могли садиться в Малеме совершенно беспрепятственно.

Тем временем британцы попытались атаковать группу майора Гельмана у Сталоса. Однако командир 18-го батальона счел, что здесь находится крупная группировка противника, поэтому, получив отпор, отозвал свои подразделения и больше попыток выбить немцев с высот у дороги не предпринимал. Днем отряд Гельмана встретился с егерями полковника Утца, продвигавшимися в обход левого фланга 5-й бригады. Тогда же на помощь Утцу был введен 2-й батальон 100-го полка. 1-й батальон 85-го горно-егерского полка, пройдя еще южнее, вечером 23 мая вышел в район севернее Аликиану. Таким образом, фронт групп «Малеме» и «Кания» наконец-то сомкнулся, создавая угрозу южному флангу противника.

Во второй половине дня Чеппел и Фрейбург приняли решение на дальнейший отход для сокращения линии фронта и улучшения снабжения войск. 5-я бригада, наиболее уставшая и потрепанная, отводилась в тыл. Новую оборону, выдвинутую на три километра вперед перед Галатасскими холмами, занимали 4-я и 10-я бригады; последняя размещалась вторым эшелонам. Левый фланг западнее и юго-западнее деревни Периволия образовывала 19-я бригада бригадного генерала Вэзи — то есть 7-й и 8-й австралийский батальоны со 2-м греческим полком и частями усиления. Отход был произведен в ночь на 24 мая.

**У Гераклиона** в этот день противник не проявлял особой активности. Немецкие самолеты бомбили британские позиции и сбрасывали снаряжение парашютистам; было замечено, что один самолет смог приземлиться в расположении немецких войск. Утром над аэродромом появились 6 «Харрикейнов», высланных с аэродромов Северной Африки; приняв их за немцев, зенитчики открыли огонь и сбили два истребителя, еще три развернулись и улетели обратно, но последний сумел-таки приземлиться. Чуть позже над Геракионом появились еще 6 «Харрикейнов» и после боя с немецкими самолетами

сели на аэродром, но у четырех из них при том оказались повреждены хвостовые колеса.

Около полудня по дороге из Тимбакиона прибыли два танка «Матильда» с сообщением, что батальон хайлендеров подполковника Андерсона, высаженный с «Гленгайла» в ночь на 20 мая, уже находится на подходе. Увы, по приказу Фрейберга оба танка вместе с единственной уцелевшей «Матильдой» гарнизона и двумя полевыми орудиями были погружены на лихтер и отправлены в бухту Суда.

Днем немцы предъявили командованию греческих частей в Гераклионе ультиматум: если они не сдадутся, город будет уничтожен. В подтверждение этого на город был совершен разрушительный воздушный налет; особенно пострадал район порта, где загорелись склады химикалий. Греки отказались принимать ультиматум, но Чеппел на всякий случай вывел их силы из города, переформировав в два батальона приблизительно по 1000 человек каждый. Вместо греческих частей оборону в Гераклионе заняли две роты ланкастерцев.

Вечером 23 мая, выступая в Палате общин, Черчилль вынужден был признать:

*«Хотя мы прочно удерживаем инициативу в своих руках, противнику ценой очень больших потерь удалось добиться некоторых успехов местного значения... Противнику по-видимому удалось захватить аэродром Малеме, расположенный в 10 милях юго-западнее Кании, и район, примыкающий к нему с запада».*

23 мая произошло еще одно событие, напрямую повлиявшее на ситуацию на Крите. Ближе к вечеру из Александрии на Крит вышли две группы кораблей. Крейсер-минзаг «Эбдиел» и эсминцы «Ягуар» и «Дефендер» должны были доставить в бухту Суда боеприпасы, штурмовой транспорт «Гленрой» под прикрытием крейсера ПВО «Ковентри» и шлюпов «Фламинго» и «Окленд» вез штаб 16-й пехотной бригады, 900 солдат и 18 автомашин для высадки в Тимбакионе на южном берегу острова с целью дальнейшей переброски в Гераклион.

Можно предполагать, что эти свежие силы дали бы возможность генералу Чеппелю добиться решающего превосходства и раздавить немецкий плацдарм — ведь после трех дней боев в строю вряд ли оставалось более тысячи парашютистов. Таким образом англичане полностью восстанавливали контроль над всей восточной частью острова. Однако в половине двенадцатого дня, узнав об ожесточенных

атаках немецкой авиации на британские корабли, Каннингем отдал конвоем приказ вернуться в Александрию. Узнав об этом, Адмиралтейство в Лондоне приказало командующему продолжить операцию по высадке подкрепления в Тимбакионе. Вот здесь Каннингем проявил в целом несвойственную ему нерешительность: сначала он задержал движение конвоя назад, потом снова направил его к Криту, а пару часов спустя доложил в Адмиралтейство, что из-за задержки корабли никак не успеют разгрузиться до рассвета, поэтому он все-таки отзывает конвой обратно. Order — controrder — disorder. В результате шанс переломить события на острове использован не был.

К этому времени возле Крита оставались только две флотилии эсминцев — 5-я кэптана лорда Маунтбеттена (5 кораблей — «Кельвин», «Джакел», «Келли», «Кашмир» и «Киплинг») и 10-я кэптана Уоллера (3 корабля — «Стюарт», «Вояджер», «Вендетта»). Еще два эсминца шли в бухту Суда с боеприпасами. Таким образом, в водах вокруг Крита находилось 10 эсминцев.

Вскоре после рассвета три эсминца Маунтбеттена, не успевшие до восхода солнца покинуть опасный район, попали под удар немецких самолетов. Сначала их безуспешно атаковали несколько горизонтальных бомбардировщиков, а в 7.55 по Лондону прибыли пикировщики из I/Stg2. 24 самолета атаковали эсминцы южнее острова Гавдос. «Кашмир» и флагманский «Келли» были потоплены в течение получаса, однако командир «Киплинга» Э. Сетн-Клэр Форд оказался чрезвычайно упорным: он не покинул место боя, пока не поднял с воды всех, кого было возможно. До часу дня отважный кораблик выдержал около четырех десятков атак, после чего 17-узловым ходом ушел в Александрию. Удалось спасти почти весь экипаж «Келли» (включая лорда Маунтбеттена) и 115 человек с «Кашмира».

Днем 23 мая в бухте Суда немецкими самолетами был подожжен один танкер и потоплены четыре грузовых судна. Та же участь постигла и пять британских торпедных катеров 10-й флотилии капитан-лейтенанта Э. Пика, только недавно прибывших в бухту<sup>[171]</sup>. Катера доложили о сбитии двух и подбитии еще двух немецких бомбардировщиков — что, честно говоря, вызывает серьезные сомнения.

Зато в ночь на 24 мая в бухту Суда прибыли и благополучно разгрузились «Эбдиел», «Киплинг», «Ягуар» и «Дефендер». Крейсер-

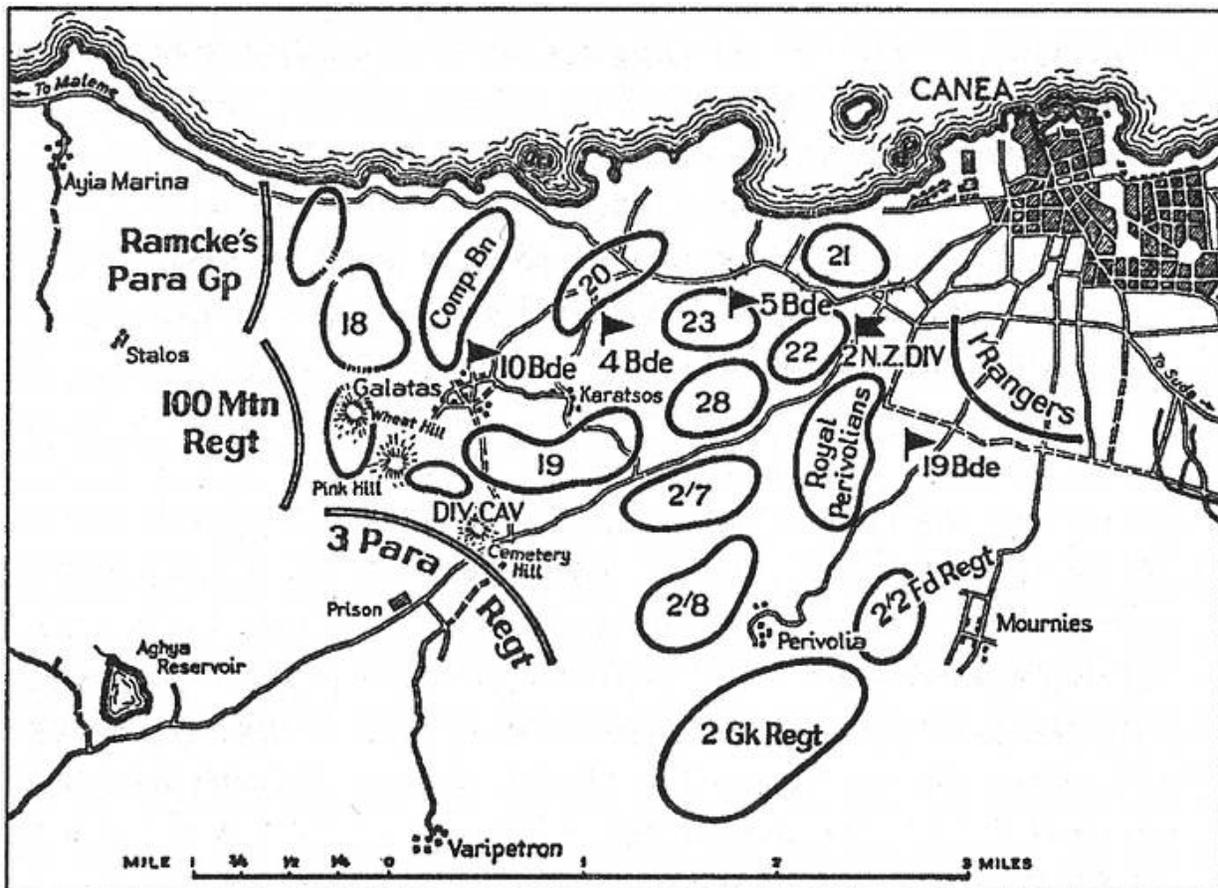
минзаг доставил на остров 195 человек из батальона «А» войск специального назначения (десантно-штурмовые части), которые были немедленно направлены на передний край. Кроме того, корабль выгрузил 80 тонн боеприпасов и медикаменты. Взяв на борт около 60 раненых, «Эбдиел» в 2.40 по Лондону вышел из бухты Суда и благодаря своей скорости сумел уйти невредимым<sup>[172]</sup>. Эсминцы на обратном пути забрали с собой 250 человек из личного состава базы, которые больше не были нужны на острове.

## 24 МАЯ — ПЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Утром 24 мая немецкие пикировщики атаковали Кастелли, после чего 95-й саперный батальон Шётте короткой атакой взял этот населенный пункт. Остатки 1-го греческого полка, потеряв около 200 человек убитыми и ранеными, отошли в направлении Палеохоры. В плен к немцам попало 13 греков и два новозеландских офицера.

В Кастелли немцы вновь продемонстрировали, что являются нацистами: здесь были взяты в заложники и расстреляны 200 местных жителей — якобы за жестокости по отношению к немецким парашютистам, приземлившимся в этом районе 20 мая. Из 57 парашютистов 17 были взяты в плен и посажены новозеландцами под замок, остальные 40 якобы были зверски замучены, и на их трупах обнаружены следы жестоких пыток. В ответ штаб 5-й горной дивизии издал приказ о том, что за убийство одного егеря должны быть расстреляны 10 заложников, а дом или ферма, рядом с которой совершено убийство, подлежали сожжению<sup>[173]</sup>. Заметим, что на Восточном фронте обнаружение «следов жестоких пыток» на трупах и сочинение фантастических подробностей этих пыток стало одним из главных занятий нацистской пропаганды.

Чуть позже руководство люфтваффе все-таки устроило свое расследование, и комиссия главного медицинского инспектора ВВС установила, что лишь 6 или 8 трупов немецких солдат, обнаруженных в Кастелли, действительно были изуродованы<sup>[174]</sup> — правда, осталось неясным, случилось ли это при жизни или же уже после смерти. Зато послевоенные немецкие (и не только немецкие) историки не стеснялись описывать жестокости, чинимые греческими партизанами над попавшими в плен немцами — при этом скромно не упоминая о расстреле в Кастелли<sup>[175]</sup>.



*Положение на Галатасских высотах утром 25 мая*

В этот день немецкие группы «Малеме» и «Кания» окончательно выстроили единый фронт на подступах к Галатасу. Вновь созданная группа полковника Кракау получила задание: из района Аликиану двинуться в глубокий обход позиций противника по горам и выйти к бухте Суда, перерезав дороги на Хора-Сфакион и на Ретимнон. Однако запланированный маневр в итоге осуществить так и не удалось. Это показывает, что немецкие парашютисты и горные стрелки вовсе не являлись суперменами, как временами казалось их противникам, и на деле были весьма ограничены в своих возможностях.

Одновременно немецкие самолеты жестоко бомбили Канию. Однако попытки лобовых атак на новый рубеж обороны 2-й новозеландской дивизии у Платаниаса во второй половине дня оказались неудачными — все занятые немцами пункты до темноты вновь были отбиты противником.

Численность частей 2-й дивизии бригадного генерала Паттика на этот момент была следующей<sup>[176]</sup>:

18-й новозеландский батальон — 500 человек;

19-й новозеландский батальон — 450 человек;

20-й новозеландский батальон — 382 человек;

21-й новозеландский батальон — 194 человек;

22-й новозеландский батальон — 233 человек;

23-й новозеландский батальон — 265 человек;

28-й новозеландский батальон — 459 человек;

7-й австралийский батальон — 580 человек;

8-й австралийский батальон — 380 человек;

Сводный батальон — 650 человек;

Саперный батальон 5-й новозеландской бригады — 340 человек.

Общая численность австралийских и новозеландских войск в районе Кании составляла 5573 человека; кроме того, вместе с ними сражалось около 900 греков. Численность английских войск и частей флота в этом районе нам, к сожалению, неизвестна.

Днем 24 мая на аэродроме Малеме высадился штаб и 3-й батальон 85-го горно-егерского полка вместе со штабом полка. Батальон был направлен к Модиюну, чтобы вместе с 1-м батальоном полка на следующее утро принять участие в охватывающем движении Утца на Канию. Ситуация в Малеме стала настолько спокойной, что вечером сюда прибыл сам генерал Штудент, лично вручивший полковнику Рамке Железный крест 1-й степени.

Примерно в это же время немцам наконец удалось прорвать оборонительный рубеж у деревни Платаниас в районе прибрежной дороги, создав угрозу северному флангу противника и потеснив его центр. К ночи на 25 мая британцы отошли на свой последний и самый сильный рубеж обороны англичан перед Канией — по линии Галатасских холмов. Из-за сильных бомбардировок и непосредственной угрозы городу Фрейберг этой ночью перенес свой штаб в бухту Суда.

**В Гераклионе** немцы начали выполнение своей угрозы грекам — с утра город вновь подвергся сильнейшей бомбардировке, продолжавшейся с перерывами целый день. Одновременно около 40 транспортных самолетов сбросили парашютистов и контейнеры со снабжением юго-западнее города. Всего по немецким данным в этот

день здесь было высажено около двух рот из состава 7-й парашютной дивизии — порядка 400 солдат.

В этот день западной и восточной группам немцев удалось установить между собой надежный контакт. При этом парашютистами была перехвачена горная дорога от Тимбакиона, по которой к Гераклиону должен был подойти батальон хайлендеров. В результате хайлендеры смогли с боем пробиться в расположение своих войск только утром 25 мая. При этом днем 24-го от Гераклиона в сторону Тимбакиона успела спокойно пройти колонна грузовиков с персоналом ВВС, отправленным для устройства посадочной площадки в Айя-Дека, в 17 километрах к востоку от Тимбакиона. Чеппел также получил сообщение о том, что немецкие самолеты сумели приземлиться на пляже у Маллиа, в 25 км восточнее города.

Утром 24 мая Каннигем направил на Крит несколько кораблей, которые должны были прибыть к острову затемно и покинуть опасные воды еще до рассвета 25 мая. Эсминцы «Селис», «Хироу» и «Низам» должны были высадить 2-й батальон войск специального назначения в Селинос Каstellи на юго-западном побережье Крита. Но из-за плохой погоды выгрузить солдат шлюпками не удалось, поэтому корабли с войсками вернулись в Александрию.

Этой же ночью посланный утром из Александрии отряд в составе двух крейсеров («Аякс» и «Дидо») и двух эсминцев («Кимберли» и «Хотспур») вошел в пролив Касо, дабы отразить высадку предполагаемого итальянского десанта в районе бухты Сития. Однако тревога оказалась ложной — итальянцев нигде не обнаружилось. Зато вторую задачу — обстрелять аэродром Малеме — отряд так и не выполнил, не желая задерживаться в опасных водах до рассвета.

В 18.15 Каннингем сообщил в Лондон, что флот больше не может действовать днем в Эгейском море и вблизи Крита. Фактически это было равносильно признанию поражения. В ответ Комитет начальников штабов заявил, что до сих пор Крит держался только усилиями флота, не позволявшего немцам доставить подкрепления и снабжение морем, и что флот должен идти на риск любых потерь, дабы не допустить суда противника к Криту. Увы, если 21—22 мая это было бы верно, то сейчас ситуация изменилась: немцы твердо закрепили за собой аэродром

Малеме и смогли наладить «воздушный мост», по которому на Крит доставлялись подкрепления, оружие и боеприпасы.

В своем донесении Адмиралтейству от 26 мая Каннигем писал, что операции кораблей в Эгейском море следовало прекратить не из-за страха потерь, а по причине их полной бессмысленности. Здесь он тоже лукавил: аэродром Малеме оставался «пуповиной» немецких десантников и был крайне уязвим с моря; успешный обстрел из бухты Кания позволял надолго вывести его из строя — ведь у немцев отсутствовала и техника, и рабочие руки для быстрого засыпания воронок.

Однако, как мы видим, попытки обстрела аэродрома если и предпринимались, то весьма неорганизованные и по остаточному принципу. Если бы 22 мая вместо бессмысленного дневного маневрирования в полусотне миль северо-западнее залива Кания линкоры Роулингса и крейсера Кинга уделили внимание хотя бы аэродрому (не говоря уже об огневой поддержке сухопутных войск), то британцы имели немалый шанс переломить ситуацию и расправиться с десантом.

Теперь же Каннигем сузил свою задачу, ограничив ее доставкой войск и снабжения на Крит. Следующим этапом в перспективе вставала их эвакуация...

## 25 МАЯ — ШЕСТОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Утром этого дня в Малеме высадился 2-й батальон 85-го горного полка вместе с 16-й ротой и шестью горными орудиями. Он немедленно был выдвинут в исходный район для наступления в

4,5 км южнее Платаниаса. Примерно в это же время аэродром был атакован бомбардировщиками «Бленхейм» и «Мэриленд» под прикрытием истребителей «Харрикейн». Пилоты доложили об уничтожении 24 транспортных самолетов — эта цифра выглядит сильно завышенной.

С самого раннего утра немецкие горизонтальные бомбардировщики наносили постоянные удары по Кании, бухте Суда, опорным пунктам и артиллерийским позициям противника. В 15 часов по лондонскому времени, после мощного налета пикировщиков, немцы перешли в решительное наступление сразу по двум сходящимся направлениям — от Сталоса на Галатас и от тюрьмы по дороге на Канию. На левом фланге вдоль прибрежного шоссе наступал штурмовой парашютно-десантный полк под командованием полковника Рамке. Вдоль берега двигалась группа Герике, в центре — группа Шмидта, к ней с юга примыкала группа Штенцлера (2-й батальон). Южнее штурмового полка наступали 1-й и 2-й батальоны 100-го горно-егерского полка.

С юго-запада Галатасские позиции атаковала ударная группа «Кания» во главе с полковником Гейдрихом. Она должна была наступать к побережью между Канией и бухтой Суда, чтобы отрезать противнику путь отступления на восток и перекрыть выход с полуострова Акротир. Расположенные на ее правом фланге горные стрелки имели задачу наступать на северо-восток в направлении бухты Суда и замкнуть кольцо окружения вокруг Кании.

На крайнем охватывающая группа (85-й горно-егерский полк) должна была глубоким обходным маневром через горы выйти к бухте Суда в районе Малаксы, а затем перерезать дороги, ведущие на Ретимнон и Хора-Сфакион.

После тяжелого боя штурмовой полк овладел высотами, а 100-й горный полк наконец-то захватил Кастельскую гору и ворвался в Галатас. На улицах городка, среди каменных домов и заборов

разгорелся ожесточенный бой. Особенно упорные схватки шли в центре Галатаса, вокруг площади с церковью. В захваченном британском лагере немцам удалось освободить из плена 80 своих парашютистов. Тем временем 3-й парашютно-десантный полк (группа «Кания») при поддержке авиации начал наступление из района оливковой рощи. Он занял радиостанцию южнее Кании, вышел на дорогу Кания — Суда и захватил высоты, господствующие над бухтой Суда.

Единственным местом, где немцев постигла неудача, был район Аликиану: здесь 85-й горный полк, попытавшийся осуществить обход фланга противника по горам, неожиданно наткнулся на стойкое сопротивление 8-го греческого полка. Лишь к вечеру, продвинувшись, горные егеря смогли занять высоту 542,12.

К утру 26 мая части 2-й новозеландской дивизии получили приказ оставить Галатас и отойти на новую линию обороны, проходящую по ручью в двух километрах западнее Кании. Справа был бы 21-й батальон, с отрядом кавалерии, саперной ротой и ротой 20-го батальона; в центре находился 19-й батальон, слева — 28-й маорийский батальон, обеспечивающий связь с 19-й бригадой (в которой осталось полтора батальона). Дорога на тюрьму представляла разграничительную линию между бригадами. Галатас, за который было пролито столько крови, был очищен без боя. На рассвете 26 мая немецкие егеря 100-го горного полка заняли опустевший город.

Получив нагоняй из Адмиралтейства, 25 мая Каннингем вновь отправил к Криту «Гленрой», на этот раз в сопровождении эсминцев «Стюарт», «Ковентри» и «Ягуар». Но этот конвой, вышедший из Александрии в восемь вечера, мог достичь Крита только в ночь на 27 мая. Кроме того, ночью на 26 мая три эсминца («Нэпир», «Кельвин» и «Джакел») должны были пройти через пролив Касо, повторить поиск у северо-восточного побережья Крита, а затем обстрелять аэродром Малеме.

Но главное — утром 25 мая Средиземноморский флот, не в последнюю очередь под давлением приказов из Адмиралтейства, требующих приложить все усилия для спасения Крита, начал операцию MAQ-3. Целью операции был итальянский остров Скарпанто и его аэродром, где базировались как «штуки» III/StG2, так и транспортные «юнкерсы», снабжавшие немцев на Крите. Для операции было

задействовано соединение «А» Придхем-Уиппела (линкоры «Бархэм» и «Куин Элизабет»), сопровождаемые 8 эсминцами («Джервис», «Янус», «Кандагар», «Нубиен», «Хэсти», «Хируорд», «Вояджер» и «Вендетта»). С ними шел главный козырь Каннингема — авианосец «Формидебл», на котором удалось собрать целых 12 «Фульмаров»<sup>[177]</sup>.

## 26 МАЯ — СЕДЬМОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

Видимо, после событий прошлого дня у генерала Фрейберга сдали нервы — он приказал отводить все не задействованные в бою войска к бухте Суда. После совещания с кэптенем Морзе, состоявшегося в 9.30 утра, он в первый раз запросил у командования разрешения на эвакуацию. Вот что говорилось в его послании к Уэйвеллу, отправленном в 11 утра 26 мая:

*«Я сожалею, что вынужден это докладывать, но, по моему мнению, войска под моим командованием здесь в бухте Суда достигли предела выносливости. Независимо от того, какое решение будет принято верховным командованием, с военной точки зрения наше положение является безнадежным. Слабые, плохо оснащенные и немобильные силы более не смогут выдержать массированных бомбардировок, какие им пришлось выносить в течение последних семи дней. Я считаю своим долгом сообщить Вам, что с административной точки зрения трудности отвода этих сил скоро станут полностью непреодолимыми. Если решение будет принято сразу, то некоторую часть сил мы можем еще посадить на корабли. Но как только этот сектор будет оставлен, падение Ретимно и Гераклиона таким же образом станет только вопросом времени. Войска, которые имеются в нашем распоряжении, за исключением Уэльского полка сил коммандос, не способны ни к каким наступательным действиям. Если Вы решите, что интересы всего Ближневосточного театра требуют продолжения нашего сопротивления, мы будем сражаться дальше. Но я был бы должен рассмотреть, как это можно обеспечить лучше всего. Бухта Суда может оказаться под огнем противника в течение ближайших 24 часов. Наши потери огромны, мы потеряли большинство наших немобильных орудий»<sup>[178]</sup>.*

Однако немцы в этот день точно так же «достигли предела выносливости». С утра они атаковали новые британские позиции, но все атаки были отбиты. М.-А. Брагадин, находившийся в это время при немецком военно-морском штабе в Афинах, свидетельствует, что 26 мая представители IV воздушной армии в Греции считали, что операция на Крите провалилась, и запросили у Берлина разрешение на эвакуацию

войск. Однако Гитлер ответил, что операцию следует продолжать любой ценой.

Только в 14 часов парашютистам удалось потеснить 19-й новозеландский батальон на полтора метра, но к 17 часам утраченные позиции были взяты обратно. 21-й батальон тоже смог вернуть оставленные позиции. И лишь на стыке 28-го батальона со 2-м греческим полком немцам около 11 утра удалось продвинуться вперед. В результате 7-й и 8-й австралийские батальоны оставили Периволию и отошли к деревне Муринес. В 17 часов бригадный генерал Вэзи сообщил, что положение его 19-й бригады критическое.

Примерно тогда же Фрейберг приказал Уэстону и Паттику создать объединенный штаб для общего руководства силами 2-й дивизии и войсками группы «Суда». Инглису было предписано принять командование вновь сформированной «Сводной бригадой», куда вошли основные силы Уэстона — Уэльский батальон, батальон командос и нортумберлендские гусары. Это были совершенно правильные, но крайне запоздавшие меры.

Вечером того же дня под воздействием панических сообщений своих командиров бригад Фрейберг принял решение оставить Канию и отвести войска на новый рубеж по «42-й улице» — дороге вдоль западного склона холмистой гряды в 1500 метрах западнее гавани Суда, на линии монастырь — Крестос — Цикалария — Ай-Марина. Фактически это был рубеж прикрытия эвакуации. 4-я бригада отводилась еще южнее, к Стилосу, для прикрытия непосредственно дороги на Хора-Сфакион.

Очевидно, что у британских войск еще оставались силы для сопротивления, а по численности они вряд ли уступали противнику. Войска Фрейбурга устали — но точно так же устали и немцы. Увы, в какой-то момент британское командование просто сломалось, потеряв веру в себя и в своих солдат. Как еще в 1953 году отмечал Кэвин Лонг:

*«Возможно, новозеландцы были способны к более длительному сопротивлению, чем считали Паттик и Харгест. Но, как часто происходит в критической ситуации, тревога росла пропорционально расстоянию от линии фронта. Старшие командиры обладают меньшей гибкостью, чем молодые офицеры на линии огня; они не видят стойкости передовых батальонов, зато им и их штабам хорошо видны толпы раненых и паника в тыловых войсках. Есть большой соблазн*

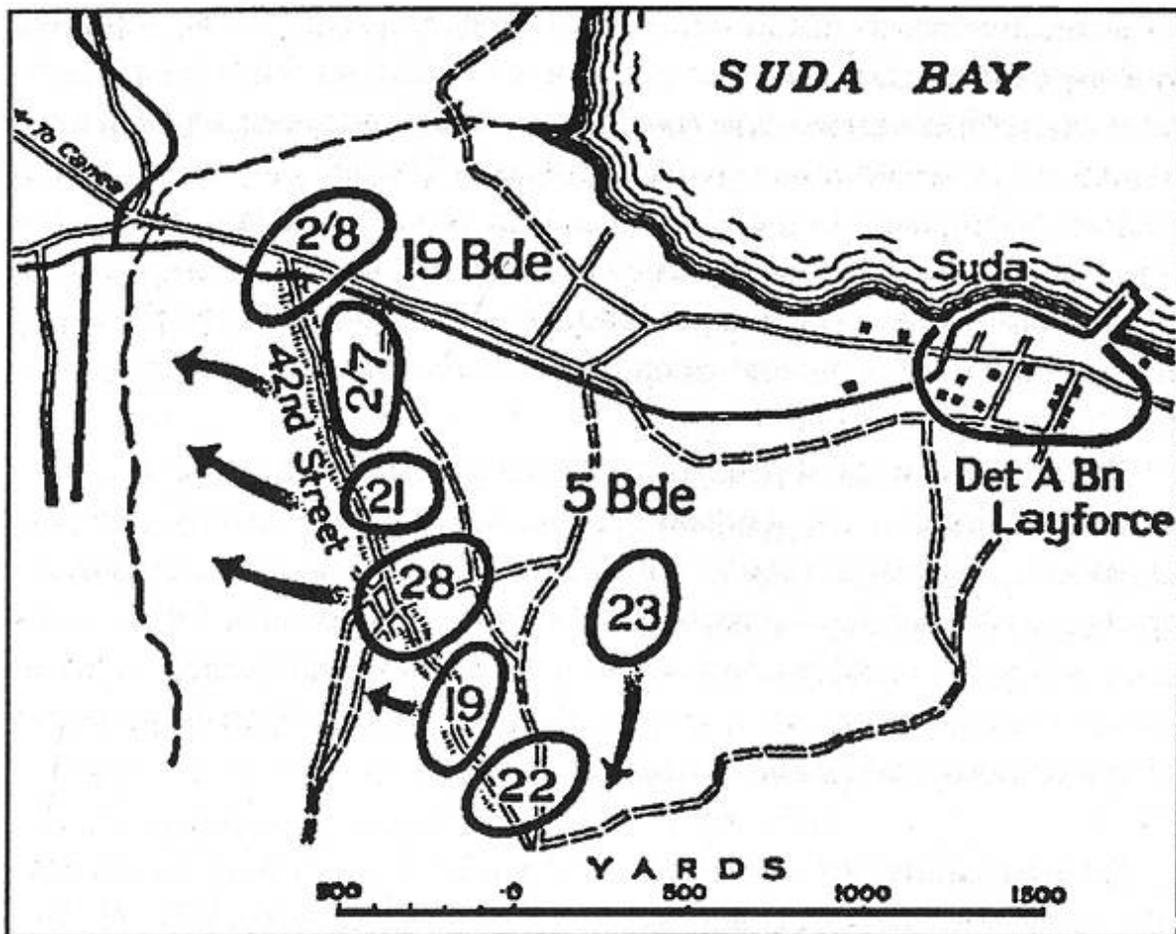
*судить о состоянии фронта по охваченным паникой людям, появившимся в тыловых районах»<sup>[179]</sup>.*

Отвод войск был организован плохо, в результате Сводная бригада не получила приказа на отход и после отступления 5-й и 19-я бригады, а также бригады «Суда» полковника Хили<sup>[180]</sup>, осталась на своих позициях в 1,5 км западнее Кании. Вдобавок Инглис был неожиданно отозван Уэстоном в Суду — и вновь созданная бригада осталась вообще без управления. Лишь около часу ночи Уэстон, спохватившись, с курьером послал командиру Уэльского батальона Дункану приказ на отход — но, судя по последующим событиям, до уэльсцев приказ так и не добрался...

Днем 26 мая штаб Фрейбурга в Суде уже готовил перебазирование на южный берег и жег ненужные бумаги. Однако в течение дня разрешения на эвакуацию Фрейберг не получил — вопрос об оставлении Крита решался между Александрией и Лондоном. В Хора-Сфакион на южном берегу на автомобиле была послана запасная рация — но по дороге машина попала под атаку с воздуха, и по прибытии на место 27 мая рация оказалась повреждена.

**В Гераклионе** день 25 мая начался с безуспешной атаки немцев западнее города, но больше активных действий здесь не было до вечера. Зато на рассвете 26 мая около 300 немцев атаковали холм Семетри-Ридж к востоку от города, ворвались на него и взяли нескольких пленных. Контратакой частей Лестерского батальона подполковника Кокса холм удалось отбить, но при этом австралийцы и хайлендеры некоторое время обстреливали друг друга.

Около 7 утра немцы численностью до 700 человек с нескольких направлений атаковали выдвинутый дальше всего на юг пост войск Чеппела — гору Апекс-Хилл (высота 296), которую защищал взвод 4-го австралийского батальона<sup>[181]</sup>. После прибытия подкреплений эта атака также была отбита. Единственным существенным успехом немцев в этот день было занятие Кносса. Здесь ими был захвачен полевой госпиталь, неосторожно размещенный в Вилла-Ариадне, вне оборонительного периметра британского гарнизона.



*Положение на «42-й улице» 27 мая. Указаны номера батальонов*

Больше нападений не последовало, но в ночь на 27 мая Чеппел через Каир сообщил Фрейбергу, что дорога на Тимбакион находится под угрозой, аэродром подвергается обстрелу немцами с окружающих холмов, а боеприпасы у войск подходят к концу. Он запрашивал командующего о плане дальнейших действий—стоит ли ему расчищать дорогу на юг, или сосредоточить все усилия в западном направлении? В ответ из Каира запросили, прибыл ли батальон хайлендеров, попросили уточнить ситуацию с дорогой на Тимбакион и сообщить, в каком состоянии находится гавань Гераклиона. Никаких конкретных указаний Чеппелу дано не было.

Эскадра Придхэм-Уиппела покинула Александрию накануне ровно в полдень и на рассвете 26 мая уже находилась в 100 милях южнее восточной оконечности Крита. Между 5 и 6 часами утра 4 «Альбакора»

и 4 «Фульмара» атаковали аэродром (еще 4 самолета не смогли взлететь, либо вернулись из-за неисправности). Удар оказался неожиданным, на земле было уничтожено 2 самолета и еще несколько оказалось повреждено, повреждены были и наземные сооружения. На отходе немцы несколько раз безуспешно атаковали «Формидебл», при этом англичане потеряли один «Фульмар» и заявили о двух сбитых бомбардировщиках.

Однако около часу дня (по Лондону) на британское соединение совершенно случайно наткнулись 20 «штук», вылетевших для поиска войсковых транспортов у североафриканского берега. Авианосец был тяжело поврежден двумя попаданиями, он уцелел, но потом два месяца ремонтировался в Александрии и три месяца — в США. Кроме того, бомбой оторвало нос эсминцу «Нубиен», однако он тоже остался на плаву и даже сохранил ход.

Тем временем Придхем-Уиппел с линкорами маневрировал к югу от Крита, готовясь следующей ночью опять двинуться на север. Неожиданно он получил приказ Каннингема срочно отделить от эскадры и послать на север 14-ю флотилию эсминцев («Нубиен», «Кандагар» и «Янус») для ночного поиска конвоев противника между Милосом и Критом. На поддержку эсминцев предписывалось направить из Александрии крейсера «Аякс» и «Дидо». По счастью, этот безумный план так и не был исполнен — Придхэм-Уиппелу удалось отговориться недостатком времени.

Вечером немцы обнаружили у южного берега Крита идущий в Тимбакион «Гленгайл» с эсминцами. Примерно с 18.20 (по Лондону) корабли несколько раз атаковались пикировщиками, а в 19.50 — торпедоносцами. Прямых попаданий не было, но «Гленгайл» получил серьезные повреждения от близких разрывов, осколков и пулеметного огня. На борту погибло 11 человек, были разбиты 3 баржи, загорелась цистерна с бензином. На море опускалась спасительная темнота, до Тимбакиона оставалось всего 50 миль, меньше трех часов ходу — но у командира транспорта кэптана Паджета явно сдали нервы и он приказал поворачивать назад, мотивируя это решение плохой погодой и опасением минных полей (которых здесь не было и быть не могло).

Это решение трудно оценить однозначно. С одной стороны, налицо факт трусости и невыполнения приказа. С другой стороны — к этому моменту генерал Фрейберг уже решил, что остров не удержать, и не

высаженные 900 человек в итоге не пришлось снимать обратно. Тем не менее можно предполагать, что высадка свежего батальона дала бы возможность ликвидировать немецкий плацдарм у Гераклиона, а прочный контроль за всей восточной половиной Крита как минимум мог облегчить проведение эвакуации. Наступление ради обеспечения эвакуации — нормальная практика, вспомним тот же Нарвик.

Поздно вечером 26 мая Фрейберг получил последние подкрепления — 150 тонн боеприпасов<sup>[182]</sup> и 750 человек 2-го батальона войск специального назначения, не высаженных две ночи назад в Селинос Кастелли. Их доставил минзаг «Эбдиел», оказавшийся самым ценным кораблем всей Средиземноморской эскадры. «Минный крейсер» сопровождали эсминцы «Хироу» и «Низам». На обратном пути корабли приняли на борт 930 человек — в основном ходячих раненых, а также солдат из тыловых служб и моряков с потопленных в бухте судов.

Прикрывавшее этот рейд соединение «А» находилось в районе пролива Касо. Уже на отходе к Александрии, в 150 милях к югу от Скарпанто, около 9 часов утра «Бархэм» попал под удар немецких самолетов — на этот раз 15 горизонтальных бомбардировщиков Ju.88 и He.111, прилетевших с Додеканесских островов. Попаданием одной бомбы на линкоре была выведена из строя башня «У», после временного ремонта в Александрии он полтора месяца ремонтировался в Дурбане. Кроме того, эсминец «Хироу» в 7 часов утра был поврежден близким разрывом бомбы, после чего его скорость снизилась до 28 узлов.

## 27 МАЯ — ВОСЬМОЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

В 8.25 генерал Уэйвелл из Александрии телеграфировал премьер-министру в Лондон, что Крит следует считать потерянным. Не получив никакого ответа, в 15.50 он отправил Фрейбергу разрешение на эвакуацию (несколькими часами позже оно было подтверждено из Лондона). Однако Фрейберг начал отход гораздо раньше — судя по всему, еще без санкции командования.

В 11 часов утра по берлинскому времени (англичане пишут о 9 часах по Лондону) 100-й и 141-й горные полки на последних силах атаковали Канию с запада, юго-запада и юга. Но к удивлению немцев, сопротивления противника почти не ощущалось — за исключением участка Сводной бригады, где одна рота уэльсцев была окружена, другая понесла серьезные потери. В итоге две роты под командованием майора Гибсона днем 27 мая смогли выйти к бухте Суда, остальная же часть Уэльского батальона оказывала немцам героическое сопротивление вплоть до 28 мая и погибла либо была взята в плен.

В это время арьергарды Фрейбурга в Кании, взорвав склад боеприпасов, уже торопливо отходили на Хора-Сфакион по единственной свободной дороге. В 15 часов (по Берлину) критский губернатор сдал город. Немцы захватили здесь много техники, горючего, продовольствия, а также 40 орудий и около 1000 пленных.

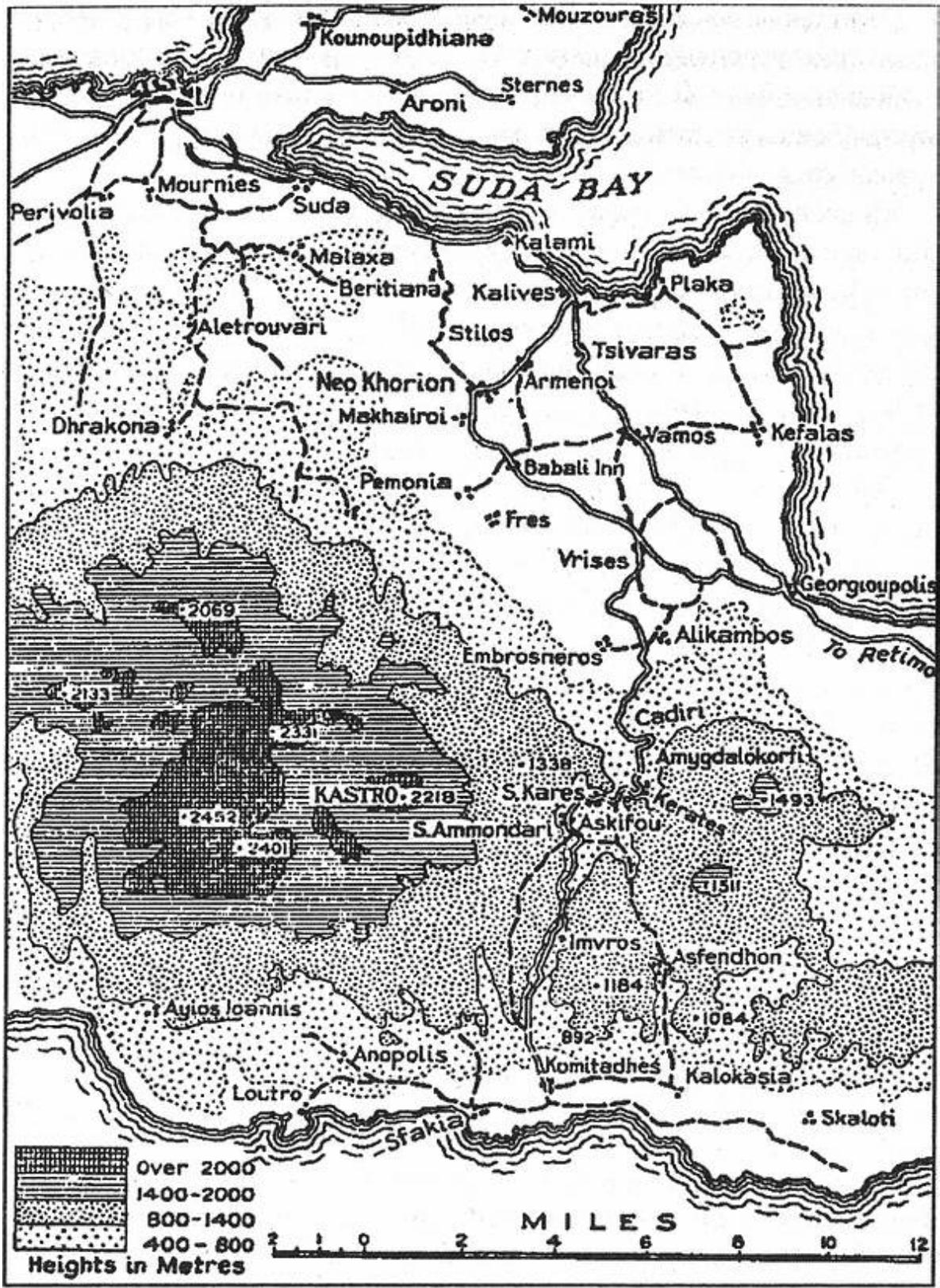
На правом фланге немецкого наступления 1-й батальон 85-го горного полка в 11.15 по берлинскому времени вышел на перекресток дорог в 4 км южнее Суды, а 2-й батальон в 12.15 занял высоту 507,5. К исходу дня полк занял также высоты 610,4,284 и 444, за сутки захватив до 300 пленных. Однако главная цель, поставленная полковнику Кракау — перехватить британским войскам пути отхода южнее и восточнее бухты Суда, — за два дня достигнута так и не была.

Однако попытки атаковать новую линию обороны противника по «42-й улице» потерпели неудачу: все атаки были отбиты, на некоторых участках немцам пришлось даже отступить на несколько сотен метров. Австралийцы взяли трех пленных и заявили о 200 убитых немцах, 28-й маорийский батальон донес, что насчитал 80 трупов солдат противника. 7-й австралийский батальон потерял 10 человек убитыми и 28 ранеными, потери 28-го батальона составили 14 человек.

Действительно, атаковавший здесь 1-й батальон 141-го горного полка напоролся на минное поле, а затем оказался под угрозой окружения и вынужден был отступить, потеряв по докладу своего командира, майора Форстера, 121 человека<sup>[183]</sup>.

В этот же день на аэродроме Малеме были высажены оставшиеся части 5-й горнострелковой дивизии, а также батальон 6-й горнострелковой дивизии<sup>[184]</sup>.

Но даже эти успехи не повлияли на решение британского командования, уже внутренне смирившегося с эвакуацией. В 15 часов по Лондону штаб Каннингема в Александрии подтвердил согласие на эвакуацию Крита (опередив таким образом сухопутное командование). Опять, как и в случае с Грецией, операция по переброске войск и снабжения совершенно без перехода превратилась в операцию по вывозу войск, что вновь стало причиной неразберихи. Так, в пути на Крит еще находился тихоходный конвой А-31 — два транспорта в сопровождении шлюпа «Окленд», вышедшие из Александрии в пять утра 26 мая. Лишь во второй половине дня 27-го, после решения Каннингема, он был повернут обратно.



*Центральная часть Крита. Дорога от Кании на Сфакию (Хора-Сфакион). Шкала высот в метрах*

Штаб Фрейберга решил начать отвод войск из района Суды после наступления темноты. Командовать аррьергардом был назначен Уэстон, под его начало передавались 5-я и 19-я бригады, а также «Лэйфорс» — два только что высаженных в Суде батальона сил спецназначения под командованием полковника Лэйкока. 5-я бригада должна была отступить от Ай-Марины и Малаксы по дороге на Стилос, 19-я бригада — отходить параллельно ей по прибрежному шоссе до Каливеса, а оттуда сворачивать на юг, на Нео-Хорион, где предполагалось соединение бригад. Отряд Лэйкока отводился к деревушке Бабали-Иин в двух километрах южнее Нео-Хориона, где должен был заранее занять оборону, а затем пропустить обе бригады и далее прикрывать их отступление.

Здесь уже начиналась горная дорога к южному побережью острова, до деревни Комитадес и далее вдоль берега на Хора-Сфакион. В этом месте не было порта, но имелся длинный пляж и небольшая гавань для рыбачьих судов с каменным молотом. Отсюда можно было осуществлять посадку войск на шлюпки и катера для доставки их на корабли даже при относительно свежей погоде. Над пляжем нависал полуторастаметровый обрыв, по ущельям и оврагам в нем с гор спускалось несколько троп.

Английские авторы наперебой расписывают ужасы этой дороги, именуя ее «почти непроходимой козьей тропой», но тот же Томас вскользь упоминает, что по этой тропе вполне проходили грузовики и танки, а Лонг уточняет, что до середины спуска к деревне Комитадес она даже имела твердое покрытие. Судя всему, дорогу начали расширять и асфальтировать с приходом на остров англичан, дабы иметь путь от Суды к южному берегу, однако к моменту немецкой высадки не успели довести работы до конца. В любом случае тяжелую технику британское командование вывозить и не собиралось, а обрыв служил хоть каким-то прикрытием от вражеских самолетов, вынужденных атаковать эвакуируемых только с юга и с большой высоты, чтобы не врезаться в горы.

Заметим, что существовало и другое предложение, высказанное прибывшим из Каира в качестве офицера связи генерал-майором

Эветтсом. Он высказал идею отводить войска не на Хора-Сфакион, а на Ретимнон и далее — на Гераклион. Это бы позволило уничтожить противника в этих пунктах и собрать все британские силы на острове в единую группировку для удержания восточной части острова. При необходимости вывезти эту группировку через Гераклион или Тимбакион было бы много проще: и тот, и другой пункт были куда более пригодны для погрузки войск, нежели пляж у Хора-Сфакиона. Немецкое командование, кстати, ожидало (и опасалось) именно таких действий противника. Однако Фрейберг отверг проект Эветтса, сославшись на сообщение о высадке немецкого морского десанта в Георгиополисе — в итоге оказавшееся абсолютно ложным.

Оставалось отдать распоряжение на эвакуацию из других пунктов: из Ретимнона и Гераклиона.

С полковником Кэмпбеллом в Ретимноне связи не было — считается, что из-за отсутствия у него нужных шифров, но непонятно, почему Фрейберг не мог послать приказ открытым текстом. Однако в ночь на 28-е из Суды к Ретимнону должен был выйти лейтенант Хейг на лихтере с «Гленроя» с 10 тоннами снабжения и боеприпасов. Фрейберг приказал своему штабу передать с Крейгом приказ для Кэмпбелла: отводить свои войска через горы к бухте Плака на южном берегу Крита. Увы, в штабе, очевидно, из-за спешной подготовки к эвакуации, приказ составить не успели, и Хейг вышел в Ретимнон без него. Фрейберг узнал об этом только на следующий день, уже прибыв в Хора-Сфакион. Он попросил Каир сбросить приказ в Ретимноне с самолета, что и было сделано — но и этого приказа Кэмпбелл в итоге так и не получил...

С Гераклионом радиосвязи тоже не было, но имелась связь по подводному кабелю через Александрию<sup>[185]</sup>. Лишь днем 27 мая бригадный генерал Чеппел получил от Уэйвелла приказ об оставлении острова, но не сообщил его своим командирам вплоть до ночи. Его можно понять: британские войска в этом районе действовали успешно, немцы понесли огромные потери и добились незначительных результатов, никаких признаков поражения не наблюдалось.

Утром этого дня немцы высадили в Гурнесе, в 10 км восточнее Гераклиона сводный батальон парашютистов, собранный из остатков разных частей 11-го авиакорпуса. Полковник Бройер получил приказ

захватить аэродром в Гераклионе и подготовить его к приему транспортных самолетов.

Эвакуация Гераклиона была назначена на следующую ночь — с 28 на 29 мая. Войска должны были грузиться на эсминцы прямо в порту, где имелся причал и пирс. Тем подразделениям, которые почему-либо не удавалось погрузить на корабли, предписывалось отходить из Гераклиона на Тимбакион. Посадку следовало производить с нуля до 3 часов утра 29 мая (по Лондону) для того, чтобы максимально обезопасить корабли и суда от налетов вражеской авиации. В то же время командующий британской авиацией на Ближнем Востоке обещал выделить для прикрытия эвакуации максимальное число истребителей.

## 28 МАЯ — ДЕВЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

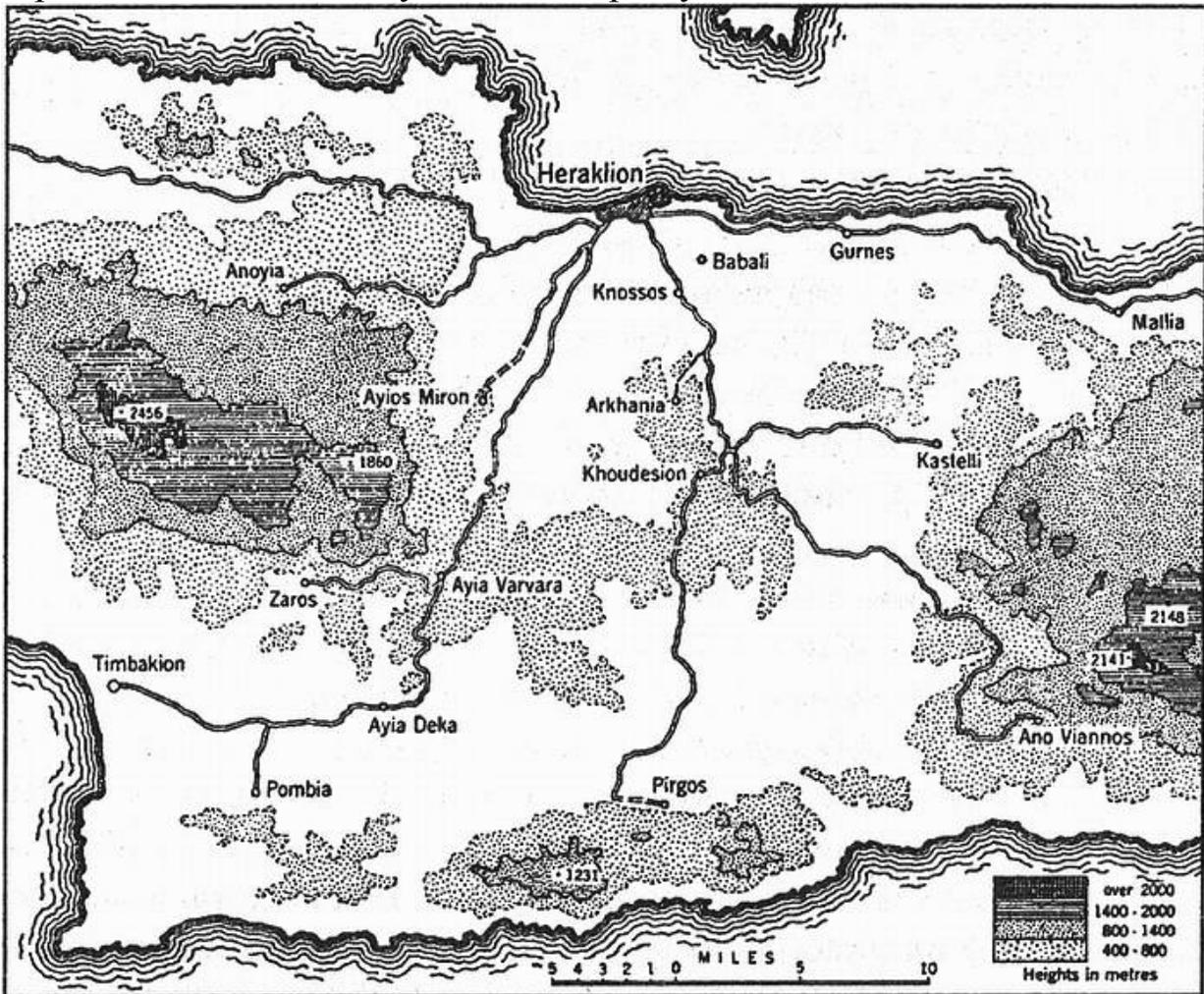
Утром 28 мая немцы вновь атаковали британские позиции, ожидая упорного сопротивления, и с удивлением обнаружили, что противника перед ними больше нет. В это время генерал Фрейберг, чей штаб уже находился в деревушке Аскифон, в горах десятью километрами севернее Хора-Сфакиона, отдал приказ о назначении генерала Уэстона командующим всеми британскими силами в западной части острова Крит. Фрейберг сообщил Уэстону следующий план эвакуации: 1000 человек должны быть погружены на корабли ближайшей ночью, 6000 человек — в ночь с 29 на 30 мая, 3000 — в ночь на 31 мая и еще 3000 — в ночь на 1 июня.

4-я бригада должна была удержать позиции на дороге у северного входа в долину Аскифон до вечера 29 мая. Следующим рубежом прикрытия назначался перевал у Имвроса в южной оконечности долины, здесь должен был занять оборону импровизированный батальон морской пехоты. Ему предписывалось держать оборону до вечера 30 мая. На следующий день должны были готовиться к погрузке солдаты 5-й и 19-й бригад; морские пехотинцы и «Лэйфорс» образовывали последний арьергард.

В свою очередь генерал Рингель счел, что противник отступает на Ретимнон, чтобы сосредоточить свои силы в восточной части острова и попытаться удержать ее — как и предлагал полковник Эветтс. Поэтому немецкий командующий направил основные силы трех своих самых боеспособных полков (85-го, 100-го и 141-го горных) наступать на Георгиополис и далее на Ретимнон.

На рассвете 28 мая 5-я новозеландская и 19-я австралийская бригады, каждая из которых теперь была не многим сильнее батальона, начали марш на Хора-Сфакион по дороге от Беритании, где сходились дорога от побережья (от Мег-Хроафии) и горная дорога от Кании через Ай-Марину и Малаксу. Рота «Лэйфорс» и две роты 28-го батальона оседлали дорогу у Беритании. В 6 утра (по Лондону) их атаковал правофланговый 2-й батальон 85-го горного полка. Немцы обошли по горам и окружили, после 8 утра возобновив продвижение на Стилос. Здесь немцы захватили два подбитых «средних танка» (судя по всему, «Матильды»), некоторое количество грузовиков и тягачей, взяли в плен

много командос из батальона «А», а также освободили две тысячи итальянских пленнх. Остатки британского арьергарда в беспорядке отошли на юг и после 11 утра присоединились к 28-му батальону. Тем временем левофланговый 1-й батальон 85-го горного полка занял район высот 194 и 284, а также дорогу между ними. Его 3-я рота, не встречая сопротивления, наконец-то вышла к берегу бухты Суда, захватив деревню Калами и мост на приморском шоссе в полутора километрах южнее нее. Мост был заминирован, но охрана либо не успела взорвать его, либо разбежалась еще раньше. Примерно в это же время 100-й горный полк вошел в опустевший порт Суда.



*Восточная часть Крита. Дорога от Гераклиона на Тимбакион. Шкала высот в метрах*

Согласно донесению полковника Кракау, в боях за Крит 85-й горный полк захватил 500 пленнх британцев и греков. Собственные

потери составили 1 офицера убитыми и 3 ранеными; было также убито и ранено 30 солдат. Однако здесь не учтены потери полка, понесенные во время неудачной попытки высадки десанта 21 мая, которые были много больше.

Тем временем в 6.30 немцы настигли «хвост» 5-й бригады и вынудили ее отражать нападение. С этого момента всю первую половину дня противник постоянно сидел на плечах отступавших. Около полудня немцы прошли оставленный без боя Нео-Хорион и в 13.35 вновь атаковали британский арьергард у Бабали-Инн. К этому моменту основные силы 5-й и 19-й бригад уже достигли селения Вирсес, где сходились дороги от Нео-Хориона, от побережья и от Георгиополиса, и начиналась дорога на юг — к Хора-Сфакиону. Тем временем генерал Уэстон уже был на перевале Имврос. Отсюда он организовал силами людей из 3-го полка полевой артиллерии провешивание дороги вниз по склону до деревни Комитадес, лежащей у подножья гор в километре от берега. Впоследствии, уже 29 мая, силами этого полка было организовано регулирование движения по этой дороге, так чтобы никто не мог остановиться, задержав общий ход. Попутно была обнаружена старая дорога, ведущая от Аскифона прямо на Сфакию мимо Комитадеса, и не отмеченная на британских картах.

По счастью, большая часть германской авиации была в этот день сосредоточена против Гераклиона либо уже переключилась на цели вне Крита. В то же время основные силы немцев двигались к Георгиополису южной дорогой вдоль побережья, через Вамос, и поэтому просто не встретили противника. Поэтому прикрытые из состава «Лэйфорс» наконец-то смогли удержать свои позиции до темноты.

Пока сохранившие управление арьергардные части сражались на дороге к Аскифону, отступление основной массы британских войск через горы к Хора-Сфакиону превратилось в повальное бегство. Вот как описывает его лейтенант Стефанидес:

*«Я задавался вопросом, не правильнее ли будет назвать это бегством? Со всех сторон люди поспешно отступали в полном беспорядке. Большинство их бросило винтовки, часть далее скинула мундиры, поскольку день был очень жаркий... Почти каждый ярд дороги и канав по обе стороны от нее были усыпаны оставленным оружием и снаряжением, одеялами, противогазными масками,*

*пакетами, вещмешками, пробковыми шлемами, ящиками и контейнерами всех форм и размеров, консервными банками и коробками с магазинами или ручными гранатами; время от времени мы шагали прямо по офицерским саквояжам и распахнутым чемоданам»<sup>[186]</sup>.*

В полутора километрах от Аскифона, около Кадири, где начинался крутой подъем в горы, саперы поторопились взорвать дорогу в ущелье до того, как по ней прошли все войска, чем сильно затруднили продвижение арьергардов. Тем не менее в ночь на 29 мая основные силы отходящих от Суды бригад сосредоточились в долине Аскифон, готовясь на следующий день преодолеть перевал у Имвроса, за которым начинался южный берег Крита.

**В районе Гераклиона** с утра 28 мая немецкие транспортные самолеты вновь сбрасывали парашютистов и снаряжение восточнее города, а бомбардировщики целый день атаковали сам город и позиции британских войск вокруг него. Однако никаких наземных атак немцы не предпринимали, что позволило гарнизону Чеппела беспрепятственно проводить подготовку к эвакуации. Солдаты уничтожали технику и минировали склады, офицеры прорабатывали маршруты и графики отхода к причалам. Разница с тем, что творилось в районе Суды, была разительной.

В 6 утра (по Лондону) из Александрии вышло соединение «В», командиром которого был назначен вице-адмирал Роулингс, — три крейсера («Орион», «Аякс» и «Дидо») и 6 эсминцев («Дикой», «Джакел», «Империял», «Хотспур», «Хируорд» и «Кимберли»). Задачей отряда было снять войска из Гераклиоиа — то есть пройти в Эгейское море. В 17 часов в 90 милях от Скарпанто отряд был атакован вражескими бомбардировщиками, всего моряки зафиксировали 10 налетов силами до 9 самолетов в группе. Результативность была невысокой (возможно, потому что в основном действовали итальянцы), лишь около девяти вечера «Аякс» был поврежден близким разрывом бомбы. Узнав об этом, Каннингем приказал отозвать крейсер на базу. Кроме того, незначительно пострадал от близких разрывов бомб эсминец «Империял».

В 23.30 по лондонскому времени эскадра прибыла к Гераклиону. Роулингс решил не вводить крейсера в гавань, а перевозить

эвакуируемых с помощью эсминцев. Позднее он мотивировал это решение свежим ветром, затруднявшим швартовку — хотя после полуночи ветер вообще стих.

К сожалению, расположение пирса в гавани Гераклиона (поперек бухты) позволяло крупным кораблям подходить к нему только с внешней стороны. Поэтому для ускорения приема войск эсминцы швартовались к пристани попарно, борт к борту, сначала загружались внешние корабли. Длины причала хватало только на два корпуса, поэтому последняя пара отшвартовалась позднее, когда первые две освободили причал.

На берегу погрузка была организована великолепно благодаря профессиональным действиям как сухопутного командующего бригадного генерала Чеппела, так и командира базы кэптана Макдональда. Для прикрытия фронта были заранее подготовлены арьергарды, которые вскоре после полуночи отошли на вторую линию обороны, сократив фронт. Всего на корабли было принято около 4000 человек — что в два раза превышало численность «боевых войск». Заметим, что кроме солдат и британского персонала эвакуировать отсюда было некого, то есть практически все вывезенные являлись военнослужащими. Эсминцы приняли в среднем по 450 человек, «Орион» — 1090 человек, «Дидо» порядка 500.

Конечно, без накладок не обошлось даже здесь: в суматохе забыли эвакуировать военный госпиталь, о чем честно упоминает в своей работе Томас со ссылкой на рапорт кэптана Макдональда. Не исключено, что здесь имеется в виду перевязочный пункт в Кноссе, захваченный немцами 26 мая. Видимо, именно в этом госпитале немцами был захвачен раненый британский консул Пендлбери, умерший несколько дней спустя. Кроме того, не удалось снять части «Черной стражи», отрезанные на дороге в Худезион южнее Кносса.

Греческие войска вообще не были информированы об эвакуации и не включены в ее план. Официальным объяснением этому была активность немцев на занимаемом ими участке, из-за которой отвести греческие части с передовой здесь было просто невозможно. Неофициально объяснение давалось другое: из-за плохой подготовки греческие подразделения не смогли бы действовать так же четко, как британские солдаты, и своей неорганизованностью нарушили бы выверенный как часы план погрузки. Однако реальной причиной была

третья: *«В любом случае суда не могли взять намного больше войск»*, — пишет Кэвин Лонг.

Увы, это неправда. На крейсерах еще оставалось место как минимум для полутора тысяч человек — «Дидо» вообще ушел недогруженным, принял на борт людей не больше, чем эсминец. Если бы Роулингс сначала отшвартовал в гавани крейсера (как это предполагалось первоначальным планом), а затем уже начал погрузку войск на эсминцы, он, во-первых, существенно сократил бы время погрузки (не пришлось бы использовать эсминцы в качестве «извозчиков»), а в случае задержки мог бы оставить в гавани один или два эсминца для приема отставших, не рискуя остальными кораблями. Да, в таком случае (и только в таком!) эти эсминцы подвергались более существенному риску — но корабли затем и вышли в этот рейс, чтобы рисковать ради спасения людей!

Однако британские командиры решили спасти только своих — бросив союзников на произвол судьбы. Генерала Чэппела можно было бы уважать за блестящую оборону Гераклиона, но предательство союзников перечеркивает эти заслуги. Впрочем, у британской империи ведь нет постоянных союзников, а есть только постоянные интересы...

Отвод английских войск прошел незамеченным для немцев — отчасти потому, что греческие подразделения продолжали сражаться еще какое-то время. Однако парашютисты Бройера отметили активность в гавани, а на следующий день обнаружили отсутствие противника. К полудню 29 мая они без противодействия заняли аэродром и пустой город. По немецким данным, было взято около 500 пленных и освобождено две сотни своих пленных солдат. Остатки греческих войск количеством до тысячи человек отошли на восток от Гераклиона и тоже вскоре капитулировали. Еще от 500 до 1000 греков либо переоделись в гражданскую одежду, либо ушли в партизаны.

Вечером того же дня итальянские корабли наконец-то высадили давно ожидаемый десант в бухте Сития. Для этого был сформирован отряд из нескольких небольших транспортов в сопровождении 5 миноносцев и группы торпедных катеров, вышедший с Родоса во второй половине дня 27 мая. Усиленный итальянский пехотный полк (28-й) без противодействия англичан занял восточную оконечность острова вплоть до бухты Малеа. Другая группа итальянских торпедных катеров в тот же день прибыла в бухту Суда.

**В Ретимноне** все завершилось еще более печально. После занятия немцами Суды в ночь с 27 на 28 мая сюда был отправлен отряд подполковника Виттмана, созданный на основе 95-го горно-артиллерийского полка. В него вошли 4-й горно-артиллерийский батальон полка, 95-й разведывательный батальон, 55-й мотоциклетный батальон, два взвода 95-го противотанкового батальона, один взвод тяжелого пехотного оружия из 100-го горного полка, парашютно-артиллерийская батарея и саперный отряд<sup>[187]</sup>. Сюда же были включены два танка Pz.III из 2-й роты 31-го танкового батальона, выгруженные в бухте Кания

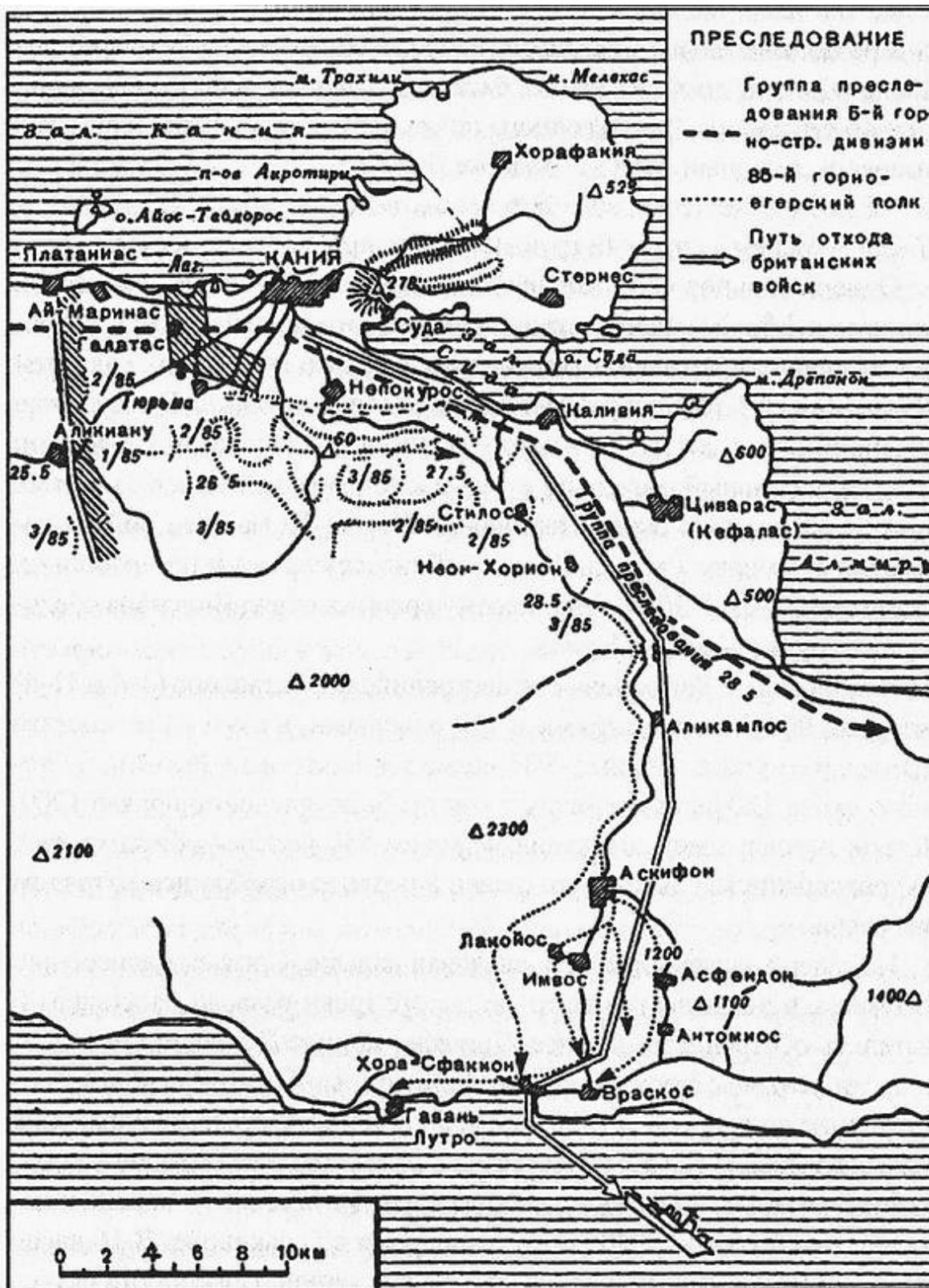
27 мая — первый крупный груз, доставленный на Крит морем. Однако сильное сопротивление арьергардов 19-й новозеландской бригады в Мэг-Хорафии остановило продвижение немцев, и возобновить марш на Ретимнон Виттман смог только после того, как днем

28 мая части 5-й горнострелковой дивизии заняли Вамос. В результате немецкий отряд достиг Ретимнона только в полдень 29 мая. Здесь он разгромил сильный греческий отряд и к вечеру соединился с частями капитана Видемана около Периволии. Утром 30 мая эти войска совместно атаковали австралийцев в районе аэродрома и принудили их к капитуляции. В 8.30 по берлинскому времени отряд Виттмана соединился с группой майора Кроха.

В ходе боев у Ретимнона два австралийских батальона (1-й и 11-й) потеряли 96 человек убитыми и 190 ранеными, в плен из их состава сдалось (без учета раненых) 934 человека. Всего же в Ретимноне погибло около 120 австралийских солдат и было пленено порядка 1200. Потери немцев здесь составили не менее 550 человек убитыми, еще 500 парашютистов было взято в плен и позднее освобождено отрядом Виттмана.

Не задерживаясь, отряд проследовал дальше. Согласно донесению Виттмана, в нескольких местах на дороге греки возвели баррикады и пытались обстреливать немцев. Согласно принятой в вермахте традиции, схваченные с оружием в руках «партизаны» были расстреляны после короткого допроса, а находящиеся поблизости от места нападения дома сожжены. В 11.45 у перекрестка в 10 км западнее Гераклиона подвижной отряд встретился с дозором парашютистов 1-го парашютно-десантного полка, в 13.30 достиг аэродрома в Гераклионе.

В 16 часов часть сил Витмана возобновила марш к восточной оконечности острова, и в 22 часа мотоциклисты 55-го батальона вышли к поселку Иерапетра на южном берегу Крита. Неподалеку от него, у поворота на Ситию, немцы встретились с дозором 28-го итальянского полка.



Преследование британских войск в центральной части Крита с 26 по 31 мая

Однако не все войска в Ретименоне согласились сдаваться. Майор Сандовер и капитан Хоннер с двумя большими отрядами из состава 11-го батальона решили пробиваться к южному берегу в надежде на эвакуацию. Поскольку приказ Фрейберга об отступлении к бухте Плака получен не был, было решено идти по дороге на юго-восток, к деревушке Айя-Галини, лежащей на южном побережье всего в 6 км западнее Тимбакиона.

К 16 часам 31 мая остатки 11-го батальона уже находились в 15 км к северу от Айя-Галини. На следующий день (то есть 1 июня) они достигли берега и обнаружили здесь порядка 600 солдат. Все они отошли сюда из Тимбакиона, куда накануне вышли немецкие мотоциклисты, двигавшиеся от Гераклиона. Здесь собралось 300 человек из батальона хайлендеров, какое-то количество людей из батальона «Черной стражи», отошедших от Кносса, а также некоторое количество наземного персонала флота и ВВС. В течение дня 1 июня по дороге от Ретимнона сюда вышли в общей сложности около 200 австралийцев, в основном из 11-го и 1-го пулеметного батальонов, а также 3-го полка полевой артиллерии. Здесь были майор Мак-Наб (бывший военный атташе в Праге и Бухаресте), майор Хупер и майор Форд, офицер связи при греческих частях в Ретимноне. Об их судьбе мы расскажем чуть ниже.

Для эвакуации основных сил Фрейберга из Хора-Сфакиона в восемь утра 28 мая из Александрии вышло соединение «С» — 7-я флотилия эсминцев под командованием кэптана Арлисса («Нэ-пир», «Низам», «Кельвин» и «Кандагар»). На борт кораблей были взяты дополнительные вельботы для ускорения погрузки.

К полуночи соединение «С» дошло до места назначения и в 0.30 начало погрузку с одновременной выгрузкой доставленного войскам продовольствия. Увы, перегрузка лодками оказалась долгим и муторным делом, к 3 часам на борт кораблей было принято 744 человека<sup>[188]</sup>, из них 20 гражданских. На «Нэпире» оказалось 196 человек, на «Кандагаре» — 213, на «Кельвине» — 101, на «Низаме» — 114. К 17 часам 29 мая эсминцы вернулись в Александрию без особых приключений, если не считать налета четырех Ju.88 в 9 часов утра. А вот соединению «В» в этот день пришлось гораздо хуже...



## 29 МАЯ — ДЕСЯТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

По расчету времени корабли соединения «В» должны были покинуть Гераклион в 2 часа ночи 29 мая. Однако отказ Роулингса от швартовки крейсеров и затеянная им перегрузка через эсминцы привела к тому, что последний корабль отдал швартовы только в 3 часа. Еще 20 минут ушло на маневрирование, и лишь в 3.20 эскадра покинула бухіу. В результате корабли, даже развив эскадренный ход в 29 узлов, не успевали пройти пролив Касо до рассвета.

Однако неприятности начались гораздо раньше. В 3.45 на эсминце «Империял» внезапно отказало рулевое управление — видимо, из-за повреждений, полученных накануне вечером при близких разрывах. Корабль выкатился из строя и чуть было не протаранил эсминец «Кимберли». На запрос Роулингса с эсминца сообщили, что ввести управление в строй никак не могут — хотя, судя по быстроте ответа, сделать это даже не пытались. Роулингс даже не пытался взять поврежденный корабль на буксир — он лишь снизил ход эскадры и приказал эсминцу «Хотспур» оставаться с пострадавшим, при нужде снять с него экипаж и солдат, и добить корабль торпедами. Что «Хотспур» и сделал в 4.45: такая быстрота еще раз подтверждает, что серьезных попыток исправить поломку не предпринималось.

К рассвету «Хотспур», на борту которого теперь находилось 900 солдат и экипаж потопленного «Империяла», догнал эскадру и она увеличила ход до 29 узлов. Эта новая задержка добавила к отставанию еще 20—30 минут, поэтому и восход солнца застал британские корабли у входа в пролив Касо — и лишь в 25 милях к югу от аэродрома Скарпанто... Вдобавок обещанные истребители прикрытия, высланные с аэродромов Северной Африки, ждали эскадру в расчетной точке гораздо южнее и в итоге обнаружили ее только около полудня.

Первые немецкие пикировщики появились над соединением «В» около 6 часов, вскоре после восхода солнца. Первые полчаса корабли искусным маневрированием ухитрялись избегать попаданий. Однако в 6.25, когда эскадра уже находилась на середине пролива Касо, эсминец «Хируорд» получил бомбу в машинное отделение и потерял ход<sup>[189]</sup>. Роулингс приказал отряду идти дальше, бросив корабль и рассчитывая, что он сумеет выбраться на критский берег, до которого оставалось 5

миль. В действительности эсминец взорвался, не добравшись до берега, экипаж и солдаты были подобраны из воды итальянскими торпедными катерами, обеспечивавшими высадку в бухте Сития. Впоследствии пленных переправили на Родос. Погибшими из экипажа «Хируорда» числятся 170 человек, число погибших солдат неизвестно.

В 6.45 на эсминце «Дикой» близким разрывом бомбы была повреждена машина, скорость корабля снизилась до 25 узлов, что вынудило снизить и скорость эскадры. С семи часов немцы переключились на крейсера, и в 7.35 «Орион» также был поврежден близким разрывом и снизил ход до 21 узла. Наконец в 8.15 «Дидо» получил бомбу во вторую башню, при этом погибло 48 человек (27 моряков и 19 солдат) и было ранено 38. Ровно в 9 точно так же был поражен «Орион» — взрыв бомбы разрушил ему обе носовых башни<sup>[190]</sup>, а через полчаса еще одна бомба легла рядом с бортом. Где-то в это время погиб командир крейсера кэптен Дж. Р.Б. Бек. Наконец в 10.45 в «Орион» попала еще одна бомба, не причинившая серьезного ущерба самому кораблю, но повлекшая страшные жертвы — было убито 262 человека (107 моряков и 155 солдат) и ранено 300. Погибло три офицера-механика из пяти. Однако машины работали, рулевое управление удалось исправить, и крейсер опять лег на курс к Александрии, держа среднюю скорость в 21 узел.

Последующие налеты продолжались до 15 часов, но все они закончились безрезультатно. В восемь вечера 29 мая соединение «В» прибыло в Александрию, доставив сюда 3486 эвакуированных. Еще порядка 600 солдат погибло на переходе или попало в плен после гибели «Хируорда».

В ночь на 29 мая из Хора-Сфакиона от кэптана Морзе, бывшего коменданта базы Суда, штаб которого теперь превратился в штаб погрузки войск, пришло сообщение, что здесь скопились в ожидании эвакуации около 10 тысяч человек. Это было больше, чем рассчитывал Фрейберг на эту ночь — ведь основные его силы все еще находились в долине Аскифон. Чуть позже сам Фрейберг доложил, что его войска смогут продержаться здесь еще одну ночь (то есть с 29 на 30 мая)—но за следующую ночь он уже не ручается. Из донесения Фрейберга можно было понять, что организованных войск у него осталось только

две тысячи, остальные солдаты представляли собой массу тыловиков и неорганизованных бойцов, потерявших свои части.

В 14 часов 29 мая на совещании в штабе Вэзи генерал-майор Уэстон доложил, что 4-я новозеландская бригада заняла оборону у Аскифона в качестве арьергарда, а остальные войска через перевал начали движение к побережью. На этом же совещании была разработана схема прикрытия эмбаркации на 30 мая:

- 19-я бригада (7-й и 8-й австралийские батальоны, часть 3-го полка полевой артиллерии с двумя 75-мм орудиями<sup>[191]</sup>, три легких танка и несколько бронетранспортеров) с рассветом 30-го занимала позиции у горной деревушки Вицилокумос, на выходе из ущелья Имвротикос, там, где начинается самый крутой спуск к морю. В английских описаниях здесь начиналась почти непроходимая «козья тропа», и лишь Кэвин Лонг уточняет, что тут просто-напросто кончалась асфальтированная дорога (tarred road)...

- 5-я бригада, после полудня 29-го уже спустившаяся к деревне Комитадес, разворачивалась ниже, у подножья гор, прикрывая подходы к побережью, а также дорогу от Комитадеса к Хора-Сфакиону и дальше на Лутро. Ее задачей было перекрыть выходы из всех ущелий и оврагов, по которым немецкие егеря могли подобраться к пляжу вне дорог и троп. Было решено, что арьергарды должны удерживать свои позиции как минимум до позднего вечера 30 мая, однако возможно, им придется задержаться еще на сутки.

Тем временем в 7.15 передовые части (1-й батальон) 100-го горного полка вышли к позициям 23-го новозеландского батальона (из 4-й бригады), прикрывавшего вход в долину Аскифон; основные силы полка еще находились на подходе к Аликамбосу в 5 км севернее. К этому времени численность батальона, которым командовал лейтенант Р.Л. Бонд, сократилось фактически до роты, в нем осталось всего 5 офицеров, солдаты страдали от жажды.

Немцы не вели активных атак, благодаря чему во второй половине дня новозеландцы без проблем снялись со своих позиций и на грузовиках отошли через Аскифон на юг. Около 9 вечера они достигли южного края долины, где занимали оборону основные силы 4-й бригады. После этого основная часть бригады двинулась через перевал к Сфакии. Около полудня 30 мая бригада миновала Вицилокумос и начала спуск по неасфальтированной «тропе» к берегу.

Еще в девять вечера 28 мая из Александрии к Хора-Сфакиону вышла следующая группа кораблей — соединение «D» под командованием адмирала Кинга. В него вошли 4 крейсера («Феб», «Перт», «Ковентри» и «Калькутта»), 3 эсминца («Джервис», «Янус» и «Хэсти»), а также штурмовой транспорт «Гленгайл». Дополнительно к трем штурмовым баржам последнего для облегчения эвакуации на крейсер «Перт» было погружено еще два десантных бота.

Наличие в конвое «Гленгайла» совершенно неожиданно вызвало возражения со стороны армии: 29 мая генерал Уэйвел от имени всего североафриканского сухопутного командования заявил Каннингему, что больше нельзя рисковать столь ценными кораблями, как «Гленгайл» и крейсера, и эвакуацию следует продолжить одними эсминцами. Как проходила бы эвакуация одними эсминцами — хорошо продемонстрировала предыдущая ночь, когда четыре эсминца смогли принять с пляжа в Хора-Сфакионе лишь 744 человека. Однако у Каннингема к этому времени, похоже, сдали его дотоле железные нервы: он запросил Адмиралтейство, считает ли оно необходимым рисковать для эвакуации остатками флота, в том числе столь ценным кораблем, как штурмовой транспорт.

Видимо, лондонское Адмиралтейство тоже пребывало в нерешительности — ответ был дан только в 7 часов вечера и лег на стол Каннингема полтора часа спустя. В нем верховное командование флота приказывало вернуть «Гленгайл» назад, а остальным кораблям продолжать операцию. Однако к этому времени соединение «D» уже находилось в полусотне миль от Крита и командующий Средиземноморским флотом своей волей отменил тот самый приказ, которого добивался, — он приказал Кингу продолжать операцию всем составом. Более того, для встречи кораблей в море были направлены три эсминца 10-й флотилии кэптана Уоллера — «Стюарт», «Ягуар» и «Дефендер».

Соединение «D» без приключений прибыло в Хора-Сфакион в 23.30 29 мая. Транспорт и крейсера встали на якорь напротив деревушки и пляжа, эсминцы патрулировали мористее. Прием людей с берега велся десантными катерами с «Гленгайла» (три из их были оставлены на берегу до следующей погрузки) и двумя такими же катерами, взятыми на борт крейсера «Перт». Благодаря наличию этих

средств погрузка шла быстро: до 3.20 удалось взять на корабли 6029 человек. За два часа до рассвета эскадра 19,5-узловым ходом отправилась в обратный путь, подвергнувшись по дороге всего трем атакам немецких бомбардировщиков. Наиболее удачной была первая атака, когда «Перт» получил бомбу в котельное отделение позади носового мостика, при этом погибло 13 человек. Вскоре после полуночи 31 мая отряд Кинга прибыл в Александрию.

В этот же день 29 мая решилась судьба британской группировки в Ретимноне. Из-за отсутствия радиосвязи она не получала приказов от командования. Самолеты сбросили сражающимся в Ретимноне войскам приказ — отступить на юг, к бухте Плака, откуда их подберут корабли. Однако и это обещание выполнено не было: эсминцы сюда так и не были посланы. Вечером 31 мая в ответ на запрос генерала Блейми Каннингем ответил, что лишних кораблей у него нет. Теперь мы можем сказать, что в тогдашней ситуации это было лучшим решением. Так или иначе, Ретимнон капитулировал еще 30 мая, когда сюда подошли немецкие войска, двигавшиеся по побережью от бухты Суда.

## 30 МАЯ — ОДИННАДЦАТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

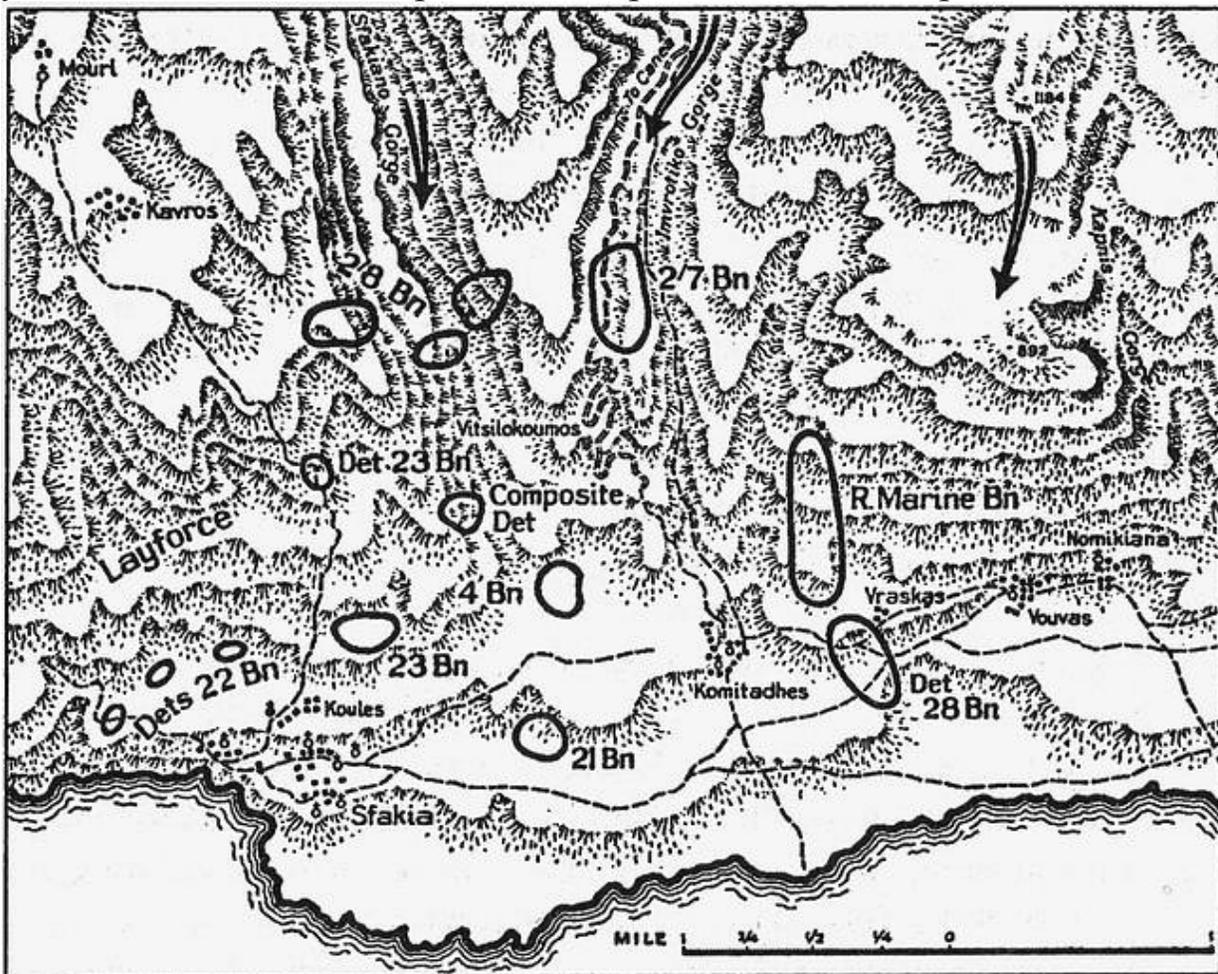
В 5 часов утра немцы атаковали арьергард 19-й бригады (отделение 42-й саперной роты, три танка 3-го гусарского полка и три бронетранспортера 8-го австралийского батальона), занявший оборону в миле к северу от Имвроса. Сбив арьергард, немцы вынудили его отойти к Имвросу. Натолкнувшись здесь на более серьезное сопротивление, они начали рассыпаться по горам, чтобы обойти противника с флангов: командир 100-го горного полка полковник Утц отправил одну роту на восток от дороги и две роты — на запад. Позднее еще одна рота была послана для глубокого обхода противника через горы с запада, а другая — по параллельной дороге на Асфендон, выходящей к берегу в 4 км восточнее Комитадеса; эту дорогу британцы перекрыть не догадались. Заняв высоту 892, немцы получили возможность наблюдать за войсками противника, сосредоточившимися у Комитадеса и Хора-Сфакиона. Одновременно позиции австралийцев на высотах у Имвроса подверглись артиллерийскому и минометному обстрелу.

Однако в этот день у полковника Утца элементарно не хватало сил, чтобы атаковать противника, — большинство войск Рингеля еще только разворачивались с направления на Ретимнон, наконец-то убедившись, что британцы предпочли не отступать в восточную часть острова, а эвакуироваться с южного берега. Характерно, что на действия немецкой авиации в этот день английские источники не жалуются — к 30 мая большинство бомбардировщиков VIII авиакорпуса уже было переключено на другие цели.

В 9.15 этого дня из Александрии на Крит вышла еще одна эскадра, обозначенная как соединение «С» под командованием кэптана Арлисса. Она состояла из 4 эсминцев — «Нэпир», «Низам», «Кельвин» и «Кандагар».

Увы, это соединение с самого начала преследовали неприятности. В 12.45 на эсминце «Кандагар» начались неполадки в машине и Арлисс отослал его обратно в базу. В 15.30 при атаке трех Ju.88 эсминец

«Кельвин» был поврежден близким разрывом бомбы и снизил ход до 20 узлов, в итоге его тоже пришлось отправить в Александрию.



*Положение британских войск на южном берегу Крита 31 мая 1941 года*

Получив информацию о том, что из Александрии вышли только четыре эсминца, которые смогут принять на борт не более 2000 человек, Уэстон решил, что в эту ночь будут эвакуироваться 4-я и 5-я бригады. Однако в этих бригадах все еще насчитывалось порядка 2500 человек, поэтому было решено выделить из 4-й бригады самый сильный 21-й батальон в качестве арьергарда и оставить его на берегу до следующей ночи, передав под начало 19-й бригады.

Увы, когда эсминцы с наступлением темноты прибыли на рейд в Хора-Сфакиона, выяснилось, что их всего два. Тогда кэптен Морзе объявил, что будут погружены только 1000 человек, и предложил

выбрать из каждого батальона 4-й бригады по 230 счастливых, а также целиком грузить 28-й маорийский батальон. 5-я бригада целиком оставалась на берегу.

Более неудачной инициативы представить себе было невозможно: берег и без того загроможден толпой желающих эвакуироваться, и подход к месту причаливания шлюпок и катеров пришлось оцепить вооруженными солдатами; идея Морзе фактически вела к разрушению еще управляемых частей, неразрешимым конфликтам и неизбежному хаосу.

В 23 часа, незадолго до прибытия эсминцев, на воду у Хорасфакиона приземлились две летающие лодки «Сандерленд», прибывшие из Египта для снятия командного состава. На них были погружены генерал Фрейберг, капитан Морзе<sup>[192]</sup> и часть офицеров из их штабов и штаба Уэстона, а также офицерский персонал британских и греческих ВВС. Возможно, благодаря исчезновению Морзе погрузка была проведена относительно удачно — вместо планируемых 1000 человек до 2.30 31 мая на борт кораблей удалось принять 1510 человек — больше, чем полагалось на два эсминца, но меньше, чем планировали вывезти на четырех... Кроме того, с помощью барж «Гленгайла» перевозка войск на эсминцы проходила гораздо быстрее. В результате были почти полностью сняты 18,19,20 и 28-й маорийский батальоны.

На обратном пути корабли Арлисса уже с 6.25 были прикрыты истребителями, однако в районе девяти утра «Нэпир» все же получил повреждение машин от близких разрывов бомб и снизил ход до 20 узлов. К 19 часам эсминцы прибыли в Александрию.

## 31 МАЯ — ДВЕНАДЦАТЫЙ ДЕНЬ ВЫСАДКИ

После отлета Фрейберга и Морзе командовать остатками войск на Крите был оставлен генерал-майор морской пехоты Уэстон. Перед этим Фрейберг сообщил генералу Уэйвеллу, что на берегу осталось еще около 7000 солдат, и затребовал «еще один последний ночной рейс». По оценкам Уэстона в районе Сфакии еще оставалось до 9000 человек— 1200 новозеландцев, 1250 австралийцев и 1550 других солдат организованных пехотных подразделений (включая порядка 900 в импровизированных артиллерийских и морских частях), а также до 5000 неорганизованных солдат и персонала тыловых служб. У всех этих сил кончались боеприпасы и продовольствие, а главное — почти не было воды<sup>[193]</sup>; по мнению Уэстона, они не были способны продолжать сопротивление сколько-нибудь длительное время.

Утром этого дня адмирал Кинг вновь вышел в море для последнего рейса к Криту. Теперь у него были всего два крейсера («Феб» и «Эбдиел») и три эсминца («Кимберли», «Хотспур» и «Джакел»), поэтому первоначально речь шла о том, чтобы забрать относительно немного людей. Однако командир отряда кэптен Арлисс проявил завидную настойчивость — он телеграфировал Кингу и Каннингему, что надо забрать всех оставшихся (он оценивал их число в 6500 человек), и что его эсминцы могут принять на борт по 900—1000 человек, а крейсера — как минимум вдвое.

Кроме того, Арлисс проявил себя великолепным политиком: он добился того, чтобы в дело вмешался премьер Новой Зеландии Питер Фрезер, находившийся в это время в Каире. Новозеландские войска сражались на Крите, их части еще оставались на острове, и премьер был кровно заинтересован вывезти «своих». В итоге Каннингем в 20.51 радировал Кингу, что забрать надо всех, кого только будет возможно. Чуть раньше, в 20.00 штаб

Ближневосточного командования через флотскую связь (другой связи с Критом уже не было) передал Уэстону распоряжение Уэйвелла: посадить на корабли всех, кого удастся, остальным разрешалось капитулировать.

В 7.30 утра Уэстон сообщил командиру 5-й бригады Харгесту, что следующей ночью (на 1 июня) войска на погрузку будут распределяться

следующим образом: 5-я новозеландская бригада — 950 человек, 8-й австралийский батальон — 200 человек, остальные британские войска — 850; всего 2000 человек. При этом командиры должны быть готовы к тому, что количество взятых на погрузку может оказаться и больше.

Одновременно Уэстон информировал Ближневосточное командование о том, что при таком раскладе не менее 5400 человек придется оставить на берегу, и что у них практически нет продовольствия. В ответ Уэйвелл сообщил ему, что адмирал Кинг увеличил число погрузочных мест до 3500. Получив эту информацию, Уэстон увеличил число забираемых новозеландцев до 1400 человек, а австралийцев — до 700 человек, то есть грузиться должны были не только уже находившийся на берегу 8-й батальон, но и 7-й батальон, а также сам штаб генерала Вэзи. Штаб и морские пехотинцы должны были начать движение к пляжу в 21 час, 7-й батальон — в 21.15.

Уэстон информировал Ближневосточное командование о том, что даже если корабли смогут принять на борт 3500 человек, то на берегу останется еще до 5000 солдат. Он запросил у Каира инструкции, что делать остающимся войскам. Но прежде чем был получен упомянутый выше ответ с разрешением капитуляции, у радиостанции в Хора-Сфакионе сели батареи, и Крит на некоторое время остался без связи.

Утром и днем 31 мая немцы не пытались сбить заслон 19-й бригады, развернутой на перевале у Имвроса. К этому времени тут было сосредоточено лишь два батальона 100-го горного полка, и британские войска по сути имели многократное превосходство над противником. Не проявляла активности и германская авиация — лишь вечером три «мессершмитта» атаковали войска, изготовившиеся к погрузке на берегу. Бригадный генерал Вэзи доложил Уэстону, что его солдаты могут продержаться на перевале еще сутки сверх предполагавшегося — до ночи с 1 на 2 июня.

Однако уже в 9.30 утра Уэстон сообщил полковнику Колвину из «Лэйфорс», что следующей ночью эвакуации не будет, а также дал ему инструкции относительно организации капитуляции следующим утром. О том, чтобы организовать сопротивление и попытаться эвакуировать максимальное количество людей либо хотя бы нанести противнику максимальные потери, не шло и речи — создается впечатление, что британское командование было более всего озабочено тем, как скорее покончить с тягостной проблемой...

Днем 31 мая немецкие патрули попытались обойти заслоны австралийцев по горам, разведка противника была замечена к югу от Хора-Сфакиона, а также западнее поселка Лутро, лежащего на берегу в 5 км к западу от Хора-Сфакиона. Получив донесение об этом, Уэстон перебросил батальон морских пехотинцев и оставшуюся часть маорийского батальона от Комитадеса к Сфакиону.

5-я бригада теперь сформировала внутренний периметр обороны вокруг места посадки: 28-й батальон разместился у Комитадеса, 21-й батальон — у склона севернее дороги из Комитадеса в Сфакион. Остатки 4-й бригады (теперь именуемые 4-м батальоном) разместились выше по склону, у выхода из ущелья Сфакиано. Далее к западу стоял 23-й батальон, а подходы к Сфакии с севера и запада прикрывал 22-й батальон. Всего на этот момент в бригаде Харгеста насчитывалось 950 человек, еще около 150 человек было в 20-м батальоне.

В пределах этого оборонительного периметра скопилась огромная неуправляемая толпа людей, отошедших сюда в беспорядке, потеряв свои части и своих командиров. Многие из них прятались в пещерах и щелях под высоким берегом. Никто не пытался организовать этих голодных и оборванных людей в подразделения, обеспечить их едой и питьем. Они были досадной обузой, лишними ртами, а главное — возможной помехой для организованной эвакуации тех, кого решено было спасти. Поэтому проще всего было отнестись к ним как к трусам, бежавшим с поля боя. Командир 5-й новозеландской бригады Харгест, которому было поручено сформировать кордон для охраны места погрузки от неорганизованной толпы, позднее характеризовал ее так:

*«...Отставшие были хуже всего — неуправляемые и пораженные страхом. Ночью они пытались найти воду и разорили склады с продовольствием, а на рассвете уползли назад в свои пещеры. Отчаявшиеся греки, евреи, палестинцы и киприоты еще более увеличивали их количество... Но мое решение было твердым. Мы перенесли все тяготы и грузились на корабли как единая бригада, и ничто не могло этому помешать. Весь день мне приходилось давать отрицательный ответ на просьбы взять с собой...»<sup>[194]</sup>*

Около 19 часов командир 19-й австралийской бригады Вэзи отдал 7-му батальону последнее распоряжение: в 21 час начать отход к берегу. Чуть позже сам Уэстон покинул Хора-Сфакион на присланной за ним летающей лодке. После его отбытия единое командование оставшимися

на берегу войсками организовано не было: эту функцию в разное время и независимо друг от друга брали на себя полковник Уолкер и полковник Лэйкок, а затем подполковник Янг. Формально старшие по званию бригадные генералы Харгест и Вэзи действовали исключительно в пределах полученных ранее инструкций и были озабочены только судьбой своих частей. Насколько можно судить, после исчезновения командующего погрузкой никто не управлял — считалось, что она должна проходить по заранее подготовленному еще штабом Уэстона плану. Однако все пошло наперекосяк...

Днем соединение Кинга подверглось относительно слабым воздушным атакам — немецкие пилоты тоже начали выдыхаться, кроме того, часть машин уже перебрасывалась на Восток. Вдобавок почти до самого острова эскадру сопровождали истребители королевских ВВС. В 23.20 корабли Кинга встали на якорь у Хора-Сфакиона и начали прием войск.

Благодаря заранее подготовленным и загруженным баржам «Гленгайла» все находившиеся на пляже были погружены очень быстро. Через кордон, образованный 5-й бригадой, прошли части 4-й бригады — 21-й, 22-й и 23-й батальоны, остатки 20-го и 28-го батальонов. Однако находившаяся в арьергарде 19-я бригада Вэзи на полчаса задержалась с отходом, начав его только в 21.30. Вдобавок при спуске обнаружилось, что вся узкая дорога перекрыта людьми — стоящими и сидящими прямо на земле. Здесь были и солдаты, и офицеры. Служба регулирования движения не справилась с очисткой дороги, и бригада была вынуждена буквально протискиваться по ущелью, выстроившись гуськом. Это сильно снизило скорость передвижения и помешала бригаде в намеченный срок достичь места погрузки.

Когда были погружены 4-я и основная часть 5-й бригады, а также вовремя прибывший 8-й батальон (он держал оборону в ущелье Сфакиано), выяснилось, что под погрузку больше никого нет — кроме толпы, сгрудившейся за оцеплением. Но этих людей грузить отказались, хотя, по заявлению Арлисса, место на кораблях еще было. Судя по всему, это произошло из-за отсутствия человека, управлявшего погрузкой и уполномоченного принимать решения. В который раз старшие британские офицеры продемонстрировали, что лучше не

сделают ничего, чем проявят инициативу вне рамок заранее подготовленного плана — даже если это обречет на гибель или плен тысячи людей.

Лишь в 2.15 ночи на берег прибыл штаб 19-й бригады, а вслед за ним — штаб 7-го батальона. Сам Вэзи, спустившийся раньше, к этому времени уже погрузился на корабль. По его позднейшим уверениям, он считал, что бригада наконец-то появилась на берегу и необходимости «разруливать» ситуацию больше нет. Таким образом, Вэзи и Харгест, самые высокопоставленные из оставшихся командиров, полностью устранились от управления погрузкой и покинули берег до того, как на борт были взяты последние солдаты назначенных к эмбаркации частей. Впоследствии выяснилось, что из состава арьергарда смогли погрузиться всего 143 человека: 100 морских пехотинцев, 27 солдат из «Лэйфорс» и всего 16 австралийцев из 7-го батальона.

На самом деле 7-й батальон успел выйти к месту погрузки, когда последний катер еще стоял у мола — видимо, это был тот катер, что выгрузил на берег медикаменты для остающихся. С катера тоже видели солдат, «спокойных и организованных, в маршевых порядках», и на берегу решили, что катера и шлюпки вернутся и заберут их.

Однако никто не вернулся. Около 3 часов корабли выбрали якоря и дали ход. *«Это было огромным разочарованием для всех, кто стоял на берегу, — позднее писал майор Маршалл, второй офицер 19-й бригады, шедший в ее арьергарде. — Мы слышали, как грохочут о клюзы якорные цепи... Я нашел Тео<sup>[195]</sup>, и мы с ним сели на краю каменного волнолома. Он сказал мне, что все закончено и флот ушел... Все наши усилия были потрачены впустую»<sup>[196]</sup>.*

Всего корабли приняли на борт 3710 человек (С. Пак) или же 4050 человек (К. Лонг). Подняв якоря, они на полном ходу направились к Александрии. Предвидя новые воздушные атаки, Каннингем рано направил навстречу Кингу крейсера ПВО «Ковентри» и «Калькутта», которые своими шестнадцатью 102-мм зенитками должны были усилить «воздушный зонтик» над соединением. Увы, именно эти корабли и подверглись атаке немецких бомбардировщиков: в 9.22 пара Ju.88 сбросила бомбы, две из которых угодили в «Калькутту», которая даже не успела поставить огневую завесу. Корабль затонул буквально в течение нескольких минут. Эсминцем «Ковентри» было спасено 22 офицера и 231 матроса, погибло 3 офицера и 114 матросов. Такое

соотношение погибших и уцелевших офицеров вкупе с обстоятельствами гибели, весьма удивительными для специального корабля ПВО, заставляют задуматься о постановке службы на крейсере (хотя Д. Томас и приводит характеристику, данную крейсеру кем-то из высших офицеров: «Великолепный командир и первоклассная команда»). Характерно, что командир «Калькутты» кэптен Лииз тоже спасся, не получив даже ранений.

В 17 часов 1 июля остальные корабли Кинга благополучно прибыли в Александрию.

Существующие источники расходятся в том, кто остался командовать войсками, оставленными у Хора-Сфакиона. С. Пак пишет, что Уэстон назначил на эту роль командира морских пехотинцев полковника Лэйкока, но тот для организации капитуляции передал свои полномочия подполковнику «коммандос» Дж. А.Д. Янгу. Кэвин Лонг приводит воспоминания Уолкера, из которых следует, что именно он как самый старший по выслуге офицер утром 1 июня получил от полковника Колвина инструкции Уэстона по организации капитуляции. Судя по этой неразберихе, Уэстон, торопясь с отлетом, просто не организовал себе замены и не разработал плана дальнейших действий — помимо того, что уже был составлен утром. Скорее всего, капитуляция проводилась разными офицерами независимо друг от друга, либо же солдаты сами поднимали белые флаги.

Об организации сопротивления не думал никто. Однако на берегу остались брошенными три десантных катера. Из организаторов эвакуации никто не подумал использовать эти катера для вывоза людей уже после ухода кораблей, однако это сделали те, кто не хотел сдаваться в плен. На один из катеров погрузилась группа майора Гаррета в составе 5 офицеров и 135 солдат (в том числе 56 морских пехотинцев); утром 9 июня после тяжелого плавания, измученные и обессиленные, они достигли африканского берега в районе Сиди-Барани. Еще на одном катере ушли 45 человек во главе с лейтенантом Дэем из Уэльского батальона; 10 июня этот катер тоже достиг Сиди-Барани.

Третий катер с номером 96SD15 был укрыт рядовым Ричард-сом под высоким берегом и отбыл около 9 вечера с 50 пассажирами на борту. Немцы заметили уход катера и обстреляли его из пулеметов, но

Ричарде вывел свой «корабль» из-под огня. Эти беглецы также достигли района Сиди-Барани 9 июня.

Оставшаяся английская группировка численностью около 3000 человек<sup>[197]</sup> в первой половине дня 1 июня сдалась в плен, как ей и было приказано. Немцы заняли Хора-Сфакион. Двенадцатидневная битва за Крит завершилась.

Но не совсем. Вспомним, что у Айя-Галини 1 июля еще оставалась большая группа в 800 человек, отошедших сюда от Ретимнона, Гераклиона и Тимбакиона. Здесь тоже оставалось два десантных катера, правда в ужасном состоянии. Один из них удалось починить, и вечером 2 июня он вышел в море, взяв 77 человек (в том числе 11 офицеров) во главе с капитаном Фицхардингом. Однако на следующее утро катер был остановлен итальянской подводной лодкой, которая сняла с него и взяла в плен 9 офицеров. Остальные 68 человек 5 июня благополучно высадились на африканский берег у Мерса-Матрух.

Тем временем 1 или 2 июня над Айя-Галини появился английский «Бленхейм» и просигналил оставшимся здесь, что видит их. Люди загорелись надеждой — о них помнят, за ними пришлют корабли! Однако корабли так и не пришли. Зато 6 июня сюда прибыли немцы и потребовали сдаваться. Свыше 500 человек капитулировали, около сотни ушли в горы и укрывались там еще 2,5 месяца. В ночь с 19 на 20 августа 1941 года 120 человек из этой группы были сняты подводной лодкой «Торбей»<sup>[198]</sup>. В итоге из состава австралийских войск, сражавшихся в Ретимноне, до своих сумели добраться 68 человек — 13 офицеров и 39 солдат из 11-го батальона, 2 офицера и 14 солдат из 1-го батальона.

Утром 1 июня Первый Морской лорд адмирал Дадли Паунд сообщил Каннингему, что желательно организовать еще один рейс на Крит следующей ночью. В ответ Каннингем сообщил, что может выделить для этого похода только два линкора и 5 эсминцев. Он напрямую не отказывался от нового рейса, но прозрачно намекал, что после него у Средиземноморского флота может вообще не оказаться боеспособных кораблей.

Д. Томас довольно резко критикует такую позицию Каннингема. Он справедливо указывает, что интенсивность и настойчивость немецких воздушных атак заметно снизились, и командующий

британскими Средиземноморскими силами об этом знал. *«Однако когда перед ним встала проблема, посылать корабли в Сфакион или нет, он поддался отчаянию и оставил свою решительность».*

На наш взгляд, этот упрек несправедлив. Отправка эсминцев к Хора-Сфакиону 1 июня ничему помочь не могла: Каннингем знал, что войскам уже отдан приказ капитулировать, и не желал рисковать реальными кораблями и людьми ради призрачного шанса. Еще имелась возможность снять людей из Айя-Галини (хотя бы подводными лодками, как это было произведено позднее), но остается непонятным, получило ли флотское командование известия о них от воздушной разведки. В целом создается впечатление, что к концу операции Каннингем, лично контролировавший все действия своего флота и штаба, и более месяца работавший на предельном напряжении, находился в состоянии полного нервного истощения.

Тем не менее неиспользование подводных лодок для снабжения Крита и эвакуации его гарнизонов выглядит совершенно необъяснимым: этот прием во Второй мировой войне широко и успешно использовали и германский, и японский, и советский флоты. Подводные лодки могли свободно подходить к берегу ночью, не опасаясь дневных атак с воздуха. Однако британское морское командование начало применять их лишь с конца июля 1941 года для вывоза с Крита отдельных групп, о которых были получены какие-то известия. При этом сделаны были всего три рейса подводных лодок («Торбей», «Трайэмф» и «Трешер»), из которых как минимум в одном случае снятие войск с берега изначально не ставилось главной целью. Отметим, что 15 мая 1941 года подводная лодка «Кэшелот» совершила первый рейс на осажденную Мальту, доставив сюда 16 тонн грузов. Однако регулярные рейсы на Мальту британские субмарины начали только с июля, причем задействованы в них были всего четыре лодки — «Кэшелот», «Роркуолл», «Озирис» и «Отус».

## ЦИФРЫ

Фактические итоги этого необычного сражения нагляднее всего видны из простых цифр. Для операции против Крита были задействованы немецкие части общей численностью 23 464 немецких солдата, из которых по воздуху на остров было доставлено 15 750 человек, 353 орудия<sup>[199]</sup>, 771 мотоцикл, 5358 десантных контейнеров со снаряжением и 1090 тонн различных грузов. Кроме того, 28 мая на острове было высажено с моря около 3 тысяч итальянцев. Воздушным путем в тыл было эвакуировано 3173 раненых и пленных.

Потери немцев составили: убитыми — 1915 человек, пропавшими без вести — 1759 и ранеными — 2594 человека. Кроме того, соединения немецкой авиации потеряли убитыми 76 и пропавшими без вести 236 человек.

В боях за Крит было сбито 200 немецких самолетов (в том числе 119 транспортных) и повреждено 148 самолетов (в том числе 106 транспортных). Потери британцев в этом воздушно-морском сражении составили 47 самолетов, 3 крейсера и 6 эсминцев...

Для оценки немецких воздушных потерь отметим, что в операции по снабжению 100-й немецкой группировки, окруженной в районе Демянска, с февраля по май 1942 года было потеряно 265 самолетов — в основном транспортных «юнкерсов». И это не затем, чтобы добиться победы, а для того, чтобы избежать поражения... В операции по снабжению окруженной в Сталинграде армии Паулюса за декабрь 1942 и январь 1943 года было потеряно около полутысячи машин, в том числе 266 Ju.52. Таким образом, ущерб, понесенный германской авиацией в битве за Крит, не идет ни в какое сравнение с масштабами последующих потерь. Наконец, в своеобразном «дубле» Критской операции, воздушно-морском сражении за Додеканесские острова в октябре—ноябре 1943 года, британские ВВС потеряли 115 самолетов и не спасли свои войска и флот от поражения — пусть и не столь масштабного, как в 1941 году.

Немцами на острове были захвачены крупные трофеи. 136 орудий, 30 танков и броневедомостей, огромное количество всевозможного легкого пехотного оружия и большие склады с различным имуществом.

Информация об общем числе эвакуированных сильно различается даже в английской литературе. Стивен Роскилл пишет, что флот смог эвакуировать 18 600 человек, С. Пак — что эвакуировать удалось 18 000 солдат, в том числе тысячу — после окончания боев<sup>[200]</sup>. Д. Ричарде и Х. Сондерс в истории британских ВВС 1939—1945 годов снижают цифру эвакуированных до 14,5 тысячи. Приведенные выше данные в сумме дают около 17 000 человек, из которых порядка 600 погибли на переходе морем. Однако следует учесть, что какую-то часть эвакуированных составляли греческие солдаты и гражданские лица.

Наконец, не существует единого мнения о полной численности британских войск и персонала на острове. Минимальную цифру (28,5 тысячи человек) называют Ричарде и Сондерс, максимальную (32 тысячи) — С. Пак, при этом уточняя, что она не включает подкрепления, доставленные на Крит уже в ходе боев (то есть как минимум 950 человек). В любом случае можно констатировать, что с острова в Александрию было вывезено 16,5 тысячи солдат, или ровно половина британского гарнизона (учитывая подкрепления, доставленные в ходе боев).

По немецким данными в плен попало 12 245 английских и 2266 греческих солдат (Кэвин Лонг говорит про 5255 пленных греков), убито (по официальным английским данным) — 1742, еще полторы-две тысячи человек «пропало без вести», то есть в итоге тоже погибло или попало в плен несколько позже. Кроме того, погибло около 2 тысяч моряков. Немецкие войска освободили из английского плена 14 тысяч итальянцев.

Необходимо заметить, что немецкие цифры учитывают только пленных, захваченных в начале июня, — неизвестно даже, входят ли в них 600 человек, капитулировавших в Айя-Галини 6 июня. Однако довольно большое количество солдат осталось на Крите, укрывшись в горах или у партизан, либо же укрываемые местным населением. Капитан Эмбри из 1-го австралийского батальона, 3 июля бежавший из лагеря военнопленных в Малеме и позднее добравшийся на лодке до Турции, оценивал количество скрывавшихся в горах в июле в тысячу человек — порядка 600 австралийцев и 400 новозеландцев. Д. Томас предполагает, что к концу 1941 года на острове еще оставалось около 500 британских солдат. Увы, большинство из них так и не смогли выбраться с Крита и в конце концов также были пленены немцами.

Таким образом, общее число пленных должно было составить не менее 13 тысяч человек, а число спасшихся вновь достигло 17 тысяч. Соответственно, погибшими следует считать не менее 3 тысяч человек.

Существуют следующие данные о потерях имперских войск на Крите<sup>[201]</sup>:

	<b>Убитые</b>	<b>Раненые</b>	<b>Пленные</b>	<b>Всего</b>
Новозеландская армия	671	1455	1692	3818
Британская армия	612	224	5315	6151
Австралийская армия	274	507	3102	3883
Королевская морская пехота (MNBDO)	114	30	1035	1179
Королевские военно-воздушные силы	71	9	226	306
<b>ВСЕГО</b>	<b>1742</b>	<b>2225</b>	<b>11 370</b>	<b>15 337</b>

Непонятно, включены ли здесь раненые в число пленных, но даже в этом случае получается итоговый «недобор» порядка тысячи человек. Сюда также не включены «Лэйфорс», прибывшие уже после начала боев, из которых эвакуировать удалось всего 27 человек.

Всего в распоряжении сражением на Крите имелось как минимум 43 тысячи солдат — порядка 32 тысяч англичан и анзаков и свыше 10 тысяч греков. Как минимум половина греческих частей была переформирована и переоснащена британцами, имела британских офицеров и вообще сражалась не многим хуже «имперских» частей, а храбрость греков отмечали даже немцы. Эвакуированных из Греции, то есть в какой-то мере деморализованных солдат, на острове оставалось 18,5 тысячи человек, да и у них имелось почти четыре недели на отдых. Боевые части, составлявшие гарнизон Крита или переброшенные из Египта, составляли свыше 10 тысяч человек.

Немцы имели для высадки всего 23,5 тысячи человек — 7-ю воздушно-десантную и 5-ю горнострелковую. Причем высаживались они не все сразу (это было бы физически невозможно), а в течение трех суток, и высажены были не все (многие подразделения 5-й горной дивизии прибывали на Крит уже в июне). Таким образом, англичане начали эвакуацию, еще имея как минимум полуторное превосходство в

силах, а если считать греков — то и более чем двойное. При этом в первые четыре-пять дней боев практически везде (кроме сектора Малеме) немцы несли потери большие, чем их противник. Тем не менее итоговое соотношение безвозвратных потерь составило, даже без учета греков, как минимум 4 британца за одного немца.

## КРИТ КАК ПРИМЕР

Обычно принято оценивать немецкие потери в Критской операции как неприемлемые и серьезно ослабившие авиацию и воздушно-десантные войска рейха. Однако делается это в основном для того, чтобы подсластить пилюлю проигравшим. Да, в кампании 1942—1942 годов немцы практически не использовали воздушные десанты. Но зачем это было им нужно, а главное — где они бы могли применить своих парашютистов? На Восточном фронте? При тамошних масштабах задействованных сил одна воздушно-десантная дивизия не могла сыграть никакой роли, ее бы смяли и не заметили. При этом ресурсов на высадку одной дивизии (одних только самолетов) уходило очень много.

На Западе Германия уже со второй половины 1940 года ушла в глухую оборону, и целей для воздушных десантов здесь не было. На Средиземном море имелись две цели — Кипр и Мальта. Однако операция против Кипра имела смысл лишь как подготовка к прыжку в Палестину и на Средний Восток, а в связи с операцией «Барбаросса» все подобные проекты у немцев сразу же отступили на второй план.

Куда более значимой и актуальной была операция против Мальты, как кость в горле стоявшей на пути немецко-итальянских конвоев в Северную Африку. Эта операция планировалась в 1942 году, но не была осуществлена по причинам, выходящим за рамки нашего повествования.

В конце 1942 года немцы активно использовали транспортную авиацию при захвате Туниса. Наконец осенью 1943 года звезда германских парашютно-десантных войск на короткое время взошла снова.

\* \* \*

После выхода из войны Италии Черчилль, грезивший о «мягком подбрюшьи Европы», приложил все усилия для захвата Додеканесских островов. Еще 27 июля 1943 года он говорил:

*«Я думаю, что все работники планирующих органов, разрабатывая планы захвата острова Родос, исходят из предположения, что Италия запросит мира.»*

*Каков состав гарнизона Родоса, сколько там немцев и итальянцев? Мы должны занять остров молниеносно, если это в человеческих силах, поскольку мне нужен Родос для оказания непосредственного давления на Турцию»<sup>[202]</sup>.*

Таким образом, для Черчилля основной причиной интереса к островам была возможность оказать давление на Турцию. Военные же были озабочены иным. 1 августа уже знакомый нам генерал Уилсон, ныне глава британского Средневосточного командования<sup>[203]</sup>, независимо от указания Черчилля предложил организовать быстрый захват Родоса для предупреждения появления на нем немцев. Подробный план высадки на Родос был разработан Средневосточным командованием в августе 1943 года и подразумевал начало действий сразу после капитуляции Италии. Операция «Эколейд» должна была осуществляться силами одной пехотной бригады при поддержке танкового полка и батальона парашютистов. Средиземноморское командование должно было выделить 6 транспортов, 2 больших танкодесантных корабля, 4 эскадрильи дальних истребителей и 2 эскадрильи Управления специальных операций, а также несколько транспортных самолетов.

Но Черчиллю противостояли американский генерал Эйзенхауэр (командующий объединенными союзными силами) и британский маршал Теддер (командующий союзными ВВС на Средиземноморском театре), протестовавшие против отвлечения крупных сил авиации на второстепенный театр. Он согласился дать людей — но заявил, что самолеты ему нужны в Италии. В конце концов уже выделенные для участия в операции британские корабли (5 десантных судов, 3 транспорта и штабной корабль) были отправлены на Тихий океан, и 31 августа операция была официально отменена.

После официальной капитуляции Италии ситуация резко поменялась: теперь было ясно, что острова получит тот, кто приложит к этому усилия и не побоится пойти на риск. 7 сентября Средневосточное командование предложило британскому Комитету начальников штабов провести ту же операцию «Эколейд» в усеченном виде — высадить на островах Родос и Кастелоризо батальон танков с каким-то количеством пехоты. Черчилль радостно поддержал идею Уилсона, написав ему: *«В этот час стоит вспомнить о Клайве, Питерборо и о взятии Гибралтара солдатами Рука».*

В свою очередь немцы не сразу решили удерживать острова, опасаясь их изоляции. В конце концов дело решило мнение Гитлера о том, что политическое значение архипелага слишком велико, чтобы дать завладеть им противнику. 9 сентября командир немецкой дивизии, уже находившейся на Родосе, получил приказ разоружить итальянцев и отражать все попытки десанта противника.

Было очевидно, что судьба операции будет зависеть от господства в воздухе. От Кипра и от аэродромов Северной Африки до островов Додеканес было свыше 500 км, от Крита — всего 150 км. Британское командование выделило в сентябре для операции 14 эскадрилий (4 бомбардировочных, 9 истребительных и одну разведывательную) — всего 260 боевых самолетов (144 истребителя и 116 бомбардировщиков), а также несколько транспортных С-47. Чуть позднее к операции были привлечены еще две эскадрильи тяжелых бомбардировщиков из состава 240-го авиакрыла британских ВВС. Немцы к середине сентября имели в районе Эгейского моря порядка 250 самолетов<sup>[204]</sup> — 90 бомбардировщиков Ju.88 и He.111, 65 пикировщиков Ju.87 и порядка 50 истребителей Me.110. К началу октября их число выросло до 362, в основном сосредоточенных на Крите и Родосе. С середины октября союзники привлекли к операциям американскую бомбардировочную авиацию — между 14 октября по 16 ноября «Митчеллы» совершили 317 боевых вылетов по немецким аэродромам в Греции и 86 вылетов для атаки судов в море.

В ночь на 10 сентября на Родос был выброшен небольшой английский парашютный десант, целью которого было поднять итальянцев на борьбу с немцами. В этот же день англичане с моря заняли остров Кастелоризо. Однако итальянское командование на Родосе действовало нерешительно, и 12 сентября после серии коротких ожесточенных схваток немцам удалось разоружить войска бывшего союзника. К 13 сентября весь остров был под их полным контролем.

В ночь с 13 на 14 сентября английский морской десант был высажен на остров Кос, захватив порт и аэродром Антимахия, одновременно был высажен десант на остров Лерос. 14 сентября третий отряд высадился на остров Самос и к 16-му установил полный контроль над ним. Итальянские солдаты не оказали этому никакого сопротивления. В последующие дни небольшими группами были заняты острова Липсос, Патмос, Фурии и Икарии. К 17 сентября на

островах находились следующие британские силы: Кастелоризо — 250 человек, Кос — 400 человек и 8 истребителей, Лерос — 40 человек. В дальнейшем предполагалось увеличить гарнизоны Коса и Лероса до 2100 и 1100 человек соответственно. К началу октября на острове Кос находилось уже 1300 британских солдат, а также около 4000 итальянцев, которые не были пленными, но и союзниками являлись весьма относительными.

Однако на Родосе, самом крупном острове архипелага, находилось 7000 немецких солдат, которые предотвратили капитуляцию гарнизона. Поэтому силами Средиземноморского флота было решено провести десантную операцию против Родоса. 25 сентября в телеграмме Эйзенхауэру Черчилль писал:

*«Четыре пятых наших сил и средств следует сосредоточить в Италии. Одну десятую использовать для освобождения Корсики (чего мы вскоре добьемся) и в районе Адриатического моря. Оставшуюся одну десятую следует бросить против Родоса. Здесь речь идет, разумеется, только о тех средствах, в которых мы испытываем недостаток, то есть главным образом о высадочных средствах, десантных судах и военных кораблях».*<sup>[205]</sup>

Вообще октябрьская переписка Черчилля с Рузвельтом и Эйзенхауэром относительно средств, выделяемых для действий против Родоса и для усиления обороны уже занятых островов, хорошо демонстрирует, насколько британское командование не имело собственных сил для обеспечения этих операций. Американцы, будучи категорически против планов Черчилля относительно действий на Балканах, старательно саботировали все эти планы, ссылаясь на нехватку технических средств для обеспечения действий в Италии и для операции «Оверлорд». В конечном счете военные интересы коалиции (требующие безусловного установления контроля за Восточным Средиземноморьем<sup>[206]</sup>) были принесены в жертву сугубо политическим интересам одной из сторон — точнее, ее нежеланию обеспечивать заведомо чужие политические интересы.

Тем не менее 26 сентября Эйзенхауэр согласился выделить танковую бригаду, десантные суда и некоторое количество транспортных самолетов. После этого Средневозточное командование назначило операцию «Эколейд» на 23 октября.

Однако немцы опередили англичан: 26 сентября 25 бомбардировщиков Ju.88 совершили воздушный налет на гавань Леки на острове Лерос, в результате чего здесь был потоплен греческий эсминец «Василисса Ольга» (погибло 68 человек) и тяжело поврежден английский эсминец «Интрепид» (перевернулся и затонул на следующий день, погибло 15 человек).

Утром 2 октября (в 5 часов по лондонскому времени) немцы высадили на Косе комбинированный морской и парашютный десанты общей численностью до 2000 человек. Воздушные атаки «Бофайтеров» с Кипра не нанесли немцам существенного ущерба, при этом много самолетов было потеряно. Вечером 2 октября был захвачен аэродром Антимахия. Утром 4 октября английский гарнизон (1400 человек) капитулировал по причине «слишком большого превосходства противника». Таким образом, англичане лишились своей единственной авиабазы на островах. 7 октября английской эскадре (крейсера «Сириус» и «Пенелопа» и два эсминца) удалось перехватить и уничтожить немецкий конвой из шести небольших судов в сопровождении эскортного корабля — по утверждениям англичан, потери немцев составили 550 человек. На отходе через пролив Скарпанто (севернее одноименного острова) «Пенелопа» была повреждена атаками немецких пикировщиков.

3 октября, в день падения Коса, Адмиралтейство отправило в Эгейское море с Мальты сильное соединение — 12-ю эскадру крейсеров под командованием капитана Агню (8 эскадренных миноносцев и 5 крейсеров, в том числе «Аурора» и «Карлайл»). Кроме того, 6 эскадренных миноносцев было направлено сюда непосредственно из Александрии. Генерал Эйзенхауэр выделил для прикрытия британских морских сил две группы дальних истребителей — но они должны были действовать над островами только до 11-го числа.

Однако уже 9 октября в том же проливе Скарпанто возвращавшийся из поиска вражеских транспортов наш старый знакомец крейсер «Карлайл» был атакован немецкими «штуками» и получил столь тяжелые повреждения, что после возвращения в Александрию уже не восстанавливался и далее использовался лишь в качестве блокшива. Был потоплен также один из сопровождавших его эсминцев, «Пантер». На обоих кораблях погибло 53 человека. 17

октября здесь же был поврежден крейсер «Сириус», а 30 октября в районе Додеканесских островов от атаки с воздуха получил повреждения крейсер «Аурора». Вновь, как и в битве за Крит, выяснилось, что борьба с мелкими немецкими транспортами обходится чересчур дорого. Кроме того, 15 октября возле острова Кос немецким судном-ловушкой GA-45 была потоплена британская подводная лодка «Трупер».

Тем временем британское командование продолжало усиливать свои войска на островах. 3 ноября из Александрии на эсминцах был отправлен 1-й батальон полка морской пехоты, высаженный на острове Лерос в 2 часа утра 5 ноября. До этого здесь уже находились 4-й батальон полка «буйволов», 2-й батальон Ирландских королевских стрелков, рота Западно-Кентского полка, отряд индийских саперов и легкая зенитная часть. Кроме того, здесь имелось некоторое количество итальянских береговых орудий, а также четыре 18-фунтовых британских пушки. Общая численность британского гарнизона составляла около 5 тысяч человек. Из транспорта имелось несколько «джипов» и трейлеров. 1 ноября командующим британскими войсками в районе Эгейского моря был назначен генерал-майор Холл. 4 ноября он прибыл на Лерос, обревизовал его оборону — но затем предпочел перенести свой штаб на остров Самос. Можно предполагать, что это стало причиной последующих проблем с управлением британскими частями при обороне Лероса.

Остров был сильно изрезан бухтами и фактически представлял собой несколько полуостровов, связанных перемычками суши. Северную часть занимал батальон «буйволов» вместе с ротой «С» королевских морских пехотинцев, здесь командовал майор У. П.Т. Тилли, державший свой КП в «Резервной крепости» к северу от залива Гурна. 2-й батальон ирландских стрелков и рота Западно-Кентского полка удерживали центр острова — перешеек между заливами Гурна и Алинда, а также сам город Лерос. Основная часть батальона королевских морских пехотинцев располагалась на юге острова.

Основные атаки германских бомбардировщиков были направлены против позиций итальянской береговой артиллерии, которые были хорошо известны немцам. Большого ущерба бомбардировки не принесли, но они оказывали удручающее впечатление на моральный состав войск. Кроме того, от бомбежек постоянно выходила из строя

проводная связь, а вкупе с ненадежностью раций и весьма своеобразным рельефом это крайне затруднило управление войсками.

Пока союзники дискутировали, когда и сколько выделять авиации для действий против Родоса, немцы нанесли второй удар. В 4.30 утра 12 ноября на северном побережье острова Лерос был высажен доставленный с островов Кос и Калино десант — боевая группа майора фон Зальдерна численностью около 500 человек, основу которой составлял 2-й батальон 22-го полка 11-й авиаполевой дивизии (британцам показалось, что высажено 4 тысячи). Итальянская береговая артиллерия потопила один десантный катер, но оказалась не в силах предотвратить высадку, которая осуществлялась сразу в трех местах: в заливе Пальма, возле поселка Паста ди Сопра в секторе «буйволов», а также в бухте Тангели у города Лерос, где оборонялись ирландские стрелки. Последние смогли удержать немецкое наступление у Замкового холма и горы Аппетичи, но не имели достаточно сил, чтобы сбросить противника в море. В свою очередь батальон «буйволов» не мог прикрыть весь свой сектор, и в течение утра немцам удалось взять ключевой опорный пункт — гору Клиди. Сюда на «джипах» была переброшена рота майора Тилли, однако ее попытка контратаковать захлебнулась под огнем немецких пулеметов и минометов. Вскоре после полудня майор Тилли направил свой правофланговый взвод занять гребень, выходящий к бухте Алинда и там установить контакт с ирландскими стрелками.

Около 14 часов остров атаковали вражеские истребители-бомбардировщики, появившиеся с северо-запада. Вслед за ними появились транспортные Ju.52, сбросившие примерно 800 парашютистов на скалистый перешеек между бухтами Гур-на и Алинда — там, откуда недавно была снята рота Тилли. Таким образом, британский гарнизон оказался разделен на две части, «буйволы» и рота «С» оказались отрезаны от остального гарнизона. Майор Тилли с остатками своей роты вновь пытался атаковать гору Клиди, при этом сам был ранен в рукопашном бою на склоне. Остатки его роты закрепились на склоне и на следующий день были усилены взводом «буйволов».

Чтобы сбить парашютистов с перешейка, командование британских войск попыталось в ночь на 13 октября сосредоточить здесь

две роты ирландских стрелков и роту «В» королевских морских пехотинцев, однако из-за нарушения управления так и не смогло это сделать — к утру для атаки оказалась готова только одна рота. Тем временем по темноте немцы успели перебросить на остров по морю новые подкрепления, сосредоточившиеся для атаки горы Аппетичи.

С утра 13 октября на Лерос вновь были сброшены парашютисты. Британцы были окончательно сброшены со склонов горы Клиди, и немцы начали распространяться по жилым кварталам возле бухты Алинда. Пока парашютисты атаковали в северо-восточном секторе, у бухты Тангели немцам удалось к полудню захватить гору Аппетичи и Замковый холм. Весь день немцев активно поддерживала авиация, в то время как самолеты союзников не появлялись.

В 2 часа утра 14 октября, еще затемно, британцы попытались организовать новую контратаку с целью отбить гору Аппетичи и артиллерийские позиции на ее вершине. Несмотря на все усилия, для нее удалось собрать только роту ирландских стрелков и две роты («А» и «D») морских пехотинцев. На сильно пересеченной местности роты вынуждены были действовать повзводно, и в итоге управление подразделениями скоро было потеряно. В роте «А» был смертельно ранен командир капитан Блис и убиты двое из командиров взводов. Рота «D», несмотря на пулеметный огонь с левого фланга, медленно продвигалась по склону горы, пока не достигла одного из ее гребней. Здесь командир роты майор Малесон был ранен.

Тем временем немцы начали атаку на другом участке, поставив под угрозу сам британский командный пункт, после чего рота «А» была срочно снята с горы Аппетичи. Рота «D» и ирландские стрелки, несмотря на минометный огонь, держались за гребень до рассвета, после чего были отведены вниз.

На севере острова ситуация для британцев 14 октября складывалась гораздо лучше. Рота «С» и батальон «буйволов» атакой с юго-запада смогли отбить у немцев гору Клиди, захватив при этом 130 пленных, хотя при этом сами понесли тяжелые потери, особенно в офицерском составе. После наступления темноты британские войска получили подкрепление: в бухте Портолаго были высажены две роты Западно-Кентского полка, посланные с острова Самос.

Тем не менее 15 октября немцам удалось вновь захватить гору Клиди, хотя на других участках их атаки были отбиты. В ночь на 16

октября с Самоса прибыла еще одна (4-я) рота Западно-Кентского полка, одновременно на Самос были отправлены 170 немецких пленнх (всего за время боев с острова Самос было переброшено около батальона — 600—700 человек). Однако в эту ночь подкрепление прибыло и к противнику: окончательное установление контроля над бухтой Алинда и ее причалами позволило высадить здесь около тысячи человек, 88-мм орудия, тягачи и другое тяжелое снаряжение. Утром 16-го четыре роты морских пехотинцев изготовились для новой атаки горы Аппетичи, однако в это время британское командование на острове приняло решение капитулировать. Всего в плен попало около 4000 человек, остальные погибли. Немцы также понесли очень тяжелые потери: так, из 395 человек 2-го батальона 22-го полка, принимавших участие в высадке, погибло, пропало без вести или было ранено 145 человек.

Эвакуировать не удалось почти никого. Командующий 9-й армией генерал Уилсон доложил Черчиллю:

*«Лерос пал после отчаянной борьбы, в которой решающим стало превосходство противника в воздухе. Ситуация долго колебалась между успехом и поражением. Совсем мало не хватило, чтобы переломить события в нашу пользу и добиться победы».*

Англичане винили в поражении Эйзенхауэра, 11 октября отозвавшего свои истребители из Эгейского моря. Однако вопрос о бездействии британской авиации это никоим образом не снимает.

В ноябре немецкая авиация применила против британского флота новое оружие — «планирующие бомбы» Hs.293, по сути — крылатые ракеты «воздух-корабль». 11 ноября в 15 милях от острова Кос такой бомбой был поражен эскортный миноносец «Роквуд», и хотя боевая часть снаряда не взорвалась, корабль был поврежден так сильно, что по отбуксировании в Александрию его пришлось списать. 13 ноября здесь же (в 5 милях к югу от Коса) и такой же бомбой был уничтожен эскортный миноносец «Далвертон», погибло 78 человек. Завершающим аккордом морской битвы вокруг острова Кос стала гибель подводной лодки «Симун», 15 ноября потопленной в этих водах немецкой подводной лодкой U565.

Вдобавок в игру вступили немецкие минные заградители. 22 ноября однотипные эскортные миноносцы «Хируорд» (британский) и «Адриас» (греческий) наскочили на минное поле, выставленное

немецкими минными заградителями «Булгария» и «Драхе» к юго-востоку от островка Калигнос, недалеко от острова Кос. «Англичанин» затонул почти сразу же, при этом погибло 133 человека; «грек» сумел дойти до Александрии, но был списан на слом. 24 ноября на том же минном поле подорвался и затонул британский эсминец «Эклипс», погибло 142 моряка и 140 солдат.

Еще 10 ноября немцы почти без боя заняли острова Липсос, Патмос, Фурии и Икария. Британское командование начало подготовку к эвакуации. В ночь на 20 ноября морем был вывезен гарнизон Самоса, в ночь с 27 на 28 ноября — часть гарнизона Кастелоризо. Всего с этих островов удалось вывезти около 1000 человек, остальные солдаты попали в плен, как и в 1941-м...

Бои за архипелаг Додеканес дорого обошлись британской армии и флоту. Было потеряно 4800 человек (большинство из них — пленными), крейсер «Карлайл» и 6 эсминцев, еще 3 крейсера и 4 эсминец оказались повреждены. Британские ВВС потеряли 115 самолетов. Потери немцев были гораздо меньше: за октябрь и ноябрь в Эгейском море они потеряли 12 транспортов общей вместимостью до 21 000 брт (не все эти потери были связаны с операцией), а в боях за остров Лерос — 520 солдат<sup>[207]</sup>.

Таким образом, история повторилась: выброской парашютистов, поддержанной на этот раз высадкой с моря, немцам удалось добиться блестящего успеха в борьбе за острова. Хотя шел уже не сорок первый, а сорок третий год, британцам так и не удалось добиться превосходства в воздухе в районе операции. Несмотря на примерное равенство воздушных сил сторон, германская авиация оказалась более активна и маневренна, а британское командование проявило явную неповоротливость, не сумев организовать поддержку своих войск в нужном месте в нужное время, хотя силы и средства для этого у него были.

Заметным отличием от ситуации 1941 года стала активность германского флота. Имея крайне незначительное число кораблей, в основном трофейных или переоборудованных из гражданских судов, немцы использовали их весьма активно и с немалым эффектом. Небольшие немецкие конвои и одиночные транспорты ловко уворачивались от перехвата британскими крейсерами и эсминцами. Теперь британцы уже не могли похвастаться, что оказались способны

перехватить все вражеские конвои и пресечь снабжение десанта по морю. Британские войска сражались с исключительной храбростью, но обнаруживали сильнейшие проблемы с управлением, особенно в экстремальных условиях — отчасти это вызывалось большими потерями в офицерах на поле боя. Британское командование среднего звена в тяжелых условиях зачастую демонстрировало падение духа и склонность к панике. Наконец, нельзя не отметить, что важную роль в успехе операции сыграл полный немецкий контроль над Критом.

Интересный вывод по итогам боев за Додеканесские острова делает Стивен Роскилл:

*«Отступление в Эгейском море началось тогда, когда стало ясно, что мы не можем обеспечить господства на море в упомянутом районе, а этот неприятный факт стал совершенно очевидным после падения Коса 3 октября, а может быть, даже и раньше. Исходя из опыта многих кампаний, начиная от Норвежской в 1940 году и кончая Малайской в 1942 году, мы поняли, что попытка содержать гарнизоны на театрах, где противник имеет господство в воздухе, в конце концов кончается дорогостоящим провалом. Тем не менее в 1943 году подобная обстановка была воспроизведена в Эгейском море»<sup>[208]</sup>.*

\* \* \*

Наконец, в оценке Критской операции помимо вопроса о достижениях важен и вопрос о целях. Зачем вообще была нужна немцам эта операция, что она им могла дать — и что дала?

Остров Крит позволял контролировать как проход в Эгейское море, так и коммуникации в Средиземном море между Египтом и Мальтой. Вдобавок он мог послужить трамплином для захвата Кипра и броска на Ближний Восток. Последнее так и не было осуществлено, однако владение Критом обеспечивало немцам контроль над Эгейским морем и достаточно безопасный переход морских конвоев из Адриатики и греческих портов в Тобрук, Дерну и Бенгази. Но по большому счету стратегический успех Критской операции мог быть в полной мере использован лишь при осуществлении так называемой «Средиземноморской стратегии» — а она уже была отвергнута ради плана «Барбаросса»...

Была ли альтернатива высадке на Крите? Не лучше ли было весной 1941 года использовать те же силы парашютистов и авиации на Кипре, в Ираке или Сирии? Однако перелом в Ираке наступил еще до того, как

в Греции удалось подготовить аэродромы и собрать достаточно горючего для обеспечения операции — а действия подобных масштабов на в несколько раз большем расстоянии потребовали бы еще больше ресурсов. 6 мая была снята осада авиабазы Хаббания, 18 мая английские войска начали наступление на Багдад, завершившееся бегством 28 мая иракского премьера Рашида Али Гейлани и подписанием перемирия 31 мая. Немецкие самолеты в Дамаске появились 8 мая, но только 16 мая им удалось осуществить первый налет на Хаббанию.

На первый взгляд, весьма заманчивой целью был Кипр. В мае 1941 года гарнизон этого острова составляли 7-й австралийский кавалерийский полк (подполковник Логан), 1-й батальон Шервудских лесничих, батальон «С» специальных сил (коммандос), батальон киприотов и подразделения полевой артиллерии<sup>[209]</sup>. Но удержать этот остров из-за его удаленности было бы куда сложнее, нежели Крит: снабжать его на удалении в 1000 км от материковой Греции и в условиях полного господства противника на море можно было только по воздуху, а для прикрытия от вражеской авиации на Кипре пришлось бы постоянно держать мощное воздушное соединение. Главное же — захват Кипра имел смысл только в связи с дальнейшими немецкими операциями на Ближнем Востоке.

Британское наступление в Сирии началось только 8 июня. 21 июня британские войска взяли Дамаск, 3 июля — аэродром Пальмира, и лишь 9 июля сумели на прибрежном участке прорвать фронт южнее Бейрута. Принять участие в этих действиях немецкие силы никак не могли — к этому времени они уже были задействованы в «Барбароссе».

По сути, немцам в мае 1941 года был доступен только один вариант действий: ограниченная по времени операция с решительным результатом, который противник не имел бы возможности сразу «отыграть» обратно. Объектом такой операции могли стать только Крит или Мальта. На две таких операции немцы уже не имели ни сил, ни времени. Не исключено, что в случае выбора Мальты последующие историки корили бы немецкое командование за удивительное невнимание к Криту...

## ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

Блицкриг в Западной Европе. Норвегия, Дания. [С. Патянин. «Везерюбунг». Норвежская кампания 1940 г.] М.: АСТ, 2004.

Секистов В.А. «Странная война» в Западной Европе и в бассейне Средиземного моря (1939—1943 гг.). М.: Воениздат, 1958.

Исаков И. С., Еремеев Л.М. Транспортная деятельность подводных лодок. М. Воениздат, 1959.

Смирнова Н.Д. Балканская политика фашистской Италии. Очерк дипломатической истории (1936—1941). М.: Наука, 1969.

Дашьян А. В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Великобритании (часть 1). М.: Моделист-Конструктор, 2003 (Морская Коллекция 4(52) — 2003).

Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Великобритании (часть 2). М.: Моделист-Конструктор, 2003 (Морская Коллекция 5(53) — 2003).

Перегониев А., Перегониев В. Корабли Второй мировой войны 1939—1945 гг. Часть I. Корабли военно-морских флотов стран антигитлеровской коалиции. М., 1999.

Подлинная история люфтваффе. Взлет и падение детища Геринга. М.: Эксмо, Яуза, 2006.

Битва за Крит [Д.А. Томас. Крит 1941 — битва на море. С.У.К. Пак. Битва за Крит]. Екатеринбург: Зеркало, 1997.

Брагадин М.-А. Итальянский флот во Второй мировой войне. Часть 1. Екатеринбург: Зеркало, 1997.

Гове А. Внимание, парашютисты! Идея прокладывает себе дорогу. М.: Издательство иностранной литературы, 1957.

Майер А. Немецкие гренадеры. Воспоминания генерала СС. 1939—1945. М.: Центрполиграф, 2007.

Раффнер К., Волстад Р. Полевые дивизии люфтваффе. 1942— 1945 гг. М.: АСТ, Астрель, 2002.

Ричарде Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939—1945). М: Воениздат, 1963.

Роскилл С. Флот и война. Том 1. М.: Воениздат, 1967.

Роскилл С. Флот и война. Том 3. М.: Воениздат, 1974.

Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 — июнь 1941. М.: Издательство иностранной литературы, 1959.

Эрман Дж. Большая стратегия. Август 1943 — сентябрь 1944. М.: Издательство иностранной литературы, 1958.

Типпельскирх К. История Второй мировой войны. М.: Издательство иностранной литературы, 1956.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. (Australia in the War of 1939—1945. Series 1. Vol II.) Canberra, 1953.

Lucas James. Alpine elite. German Mountain troops of World War II. London — New York — Sidney, 1980.

# ИЛЛЮСТРАЦИИ



*Раненые британские солдаты на пляже Дюнкерка*



*Британский пехотинец отдыхает в перерыве между бомбардировками*



*Катера и лодки, собранные на Темзе для эвакуации британских и французских солдат*



*Погрузка на корабли*



*Корабли, разбомбленные германской авиацией у французского берега*



*Британские солдаты покидают Дюнкерк*



*Британское и французское военное имущество, брошенное в Дюнкерке*



*Британские танки, оставленные в Дюнкерке*



*На пляжах Дюнкерка немцы обнаружили тысячи брошенных британских касок. Фотографии с их изображением активно*

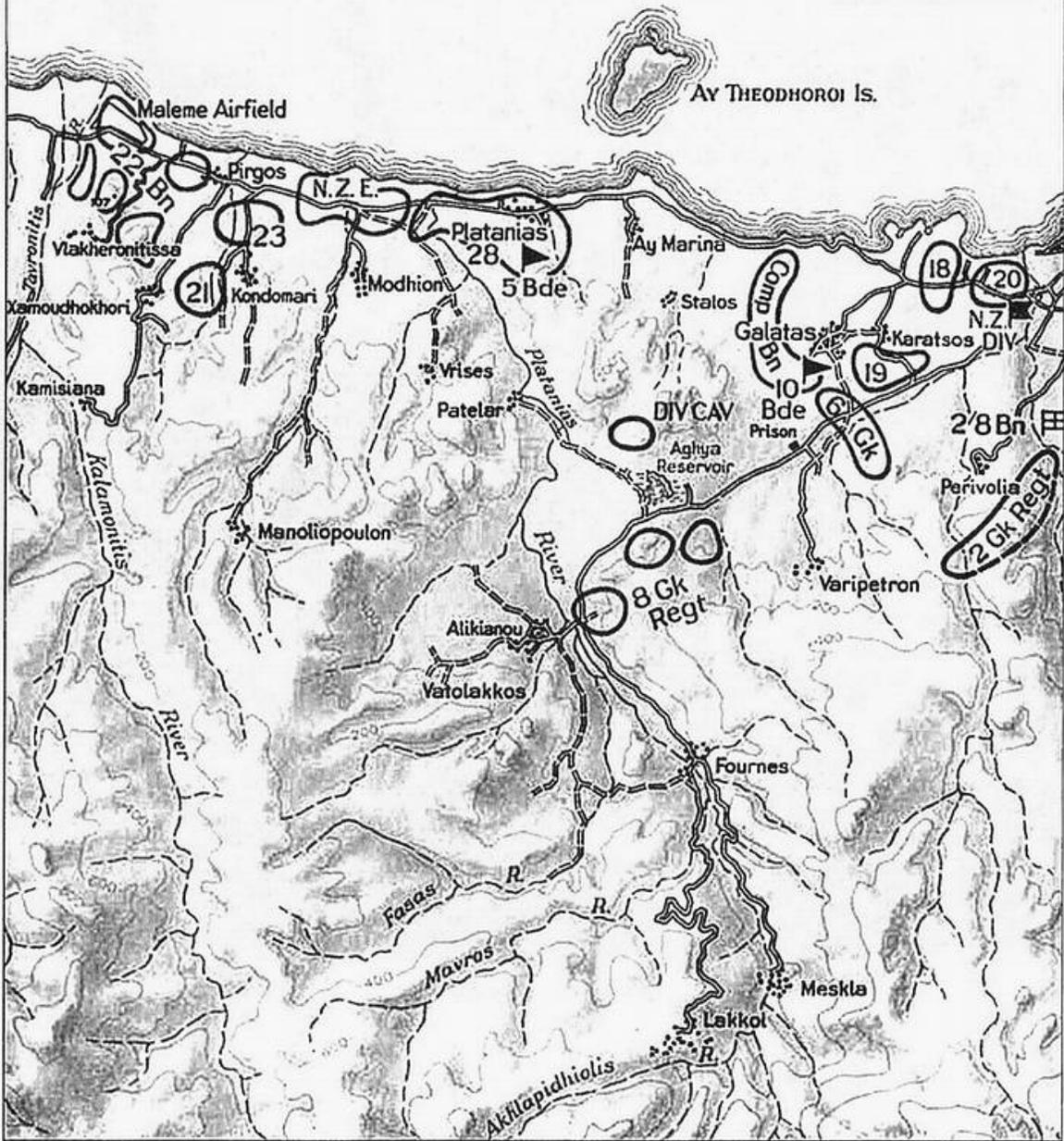
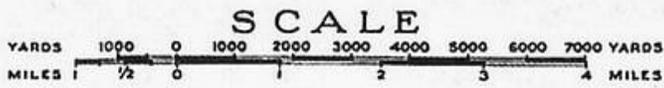
*распространялись германской пропагандой как свидетельство сокрушительного поражения Туманного Альбиона. На самом деле, оставленный головной убор, по старой британской традиции, означает обещание вернуться*



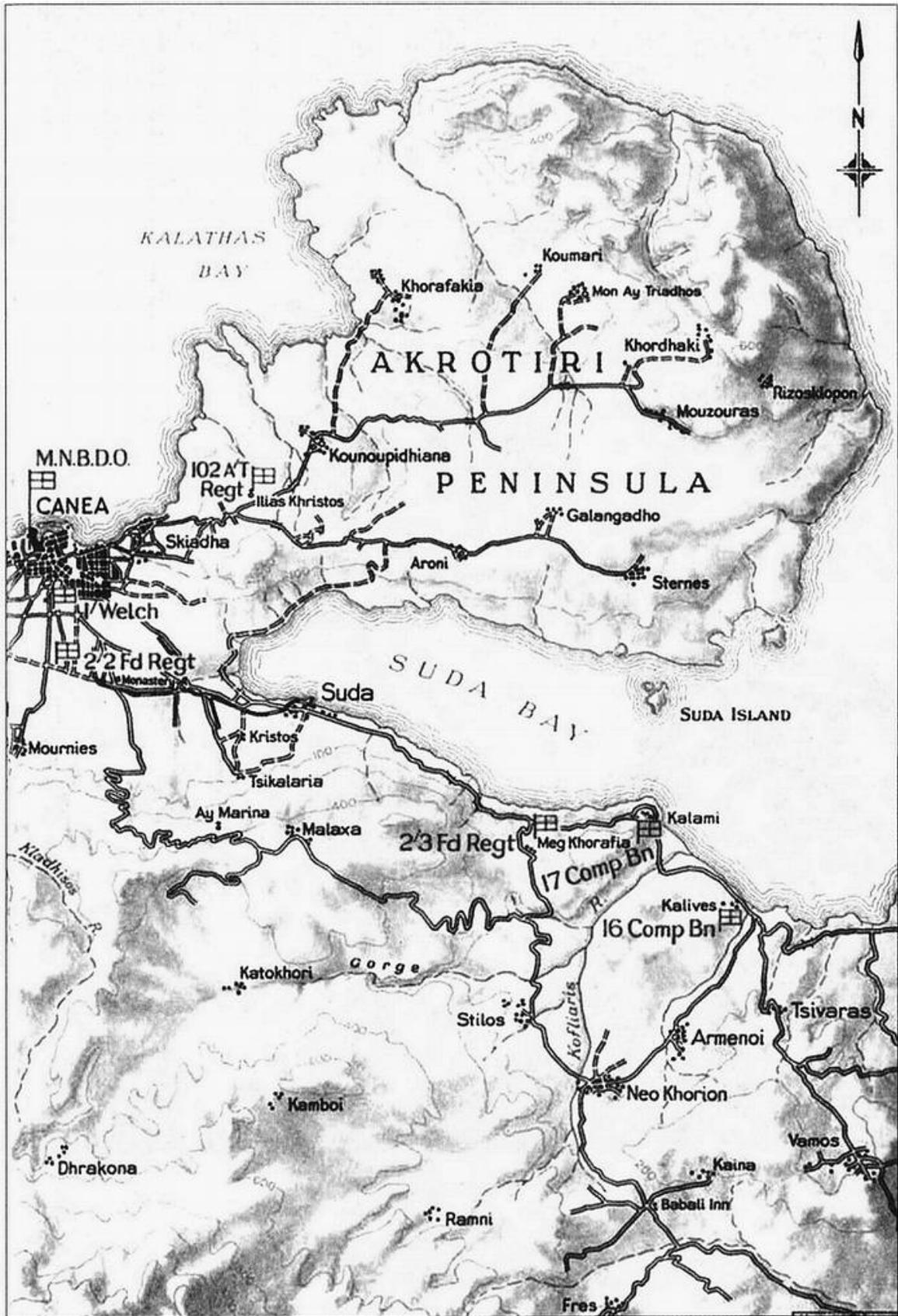
*Британские солдаты, вернувшиеся на родину*



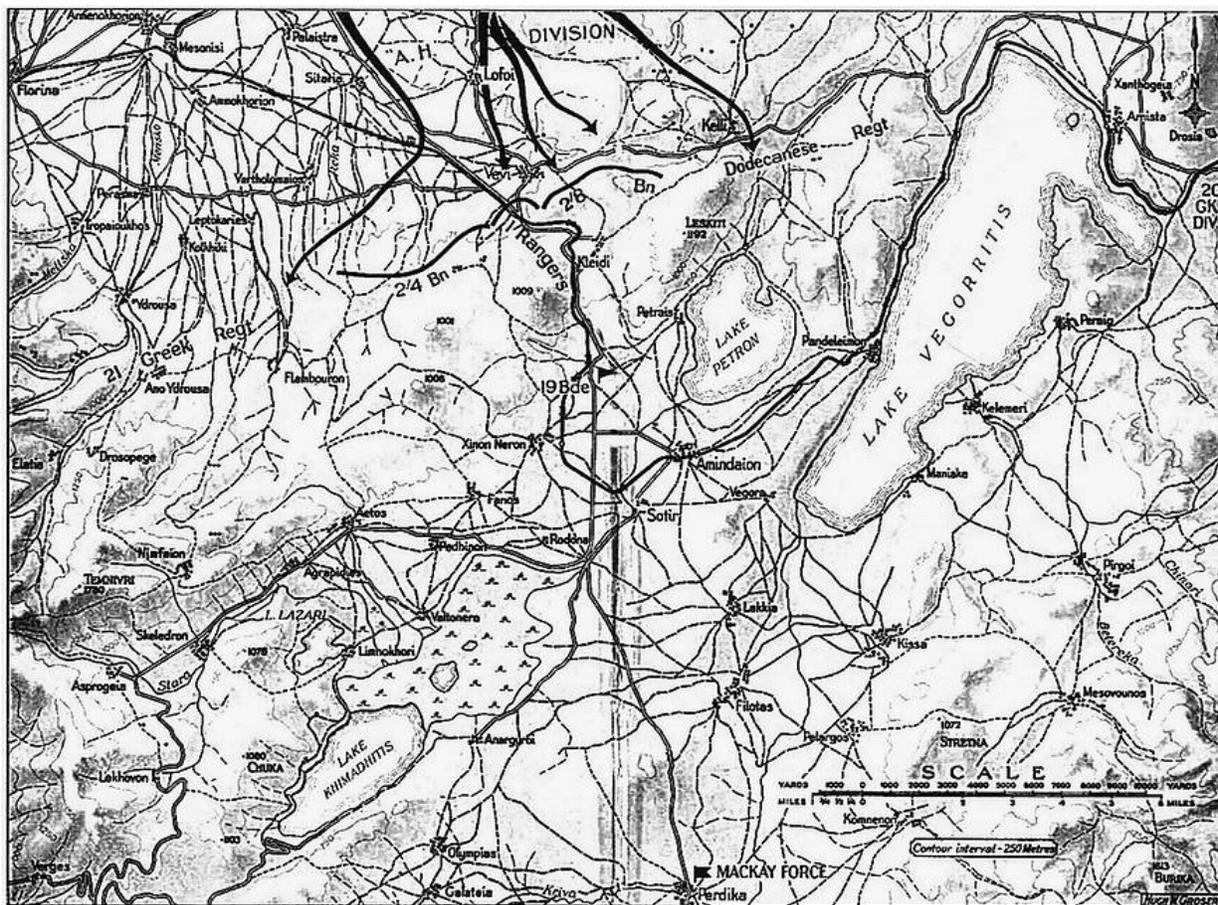
*Греция в 1941 году*



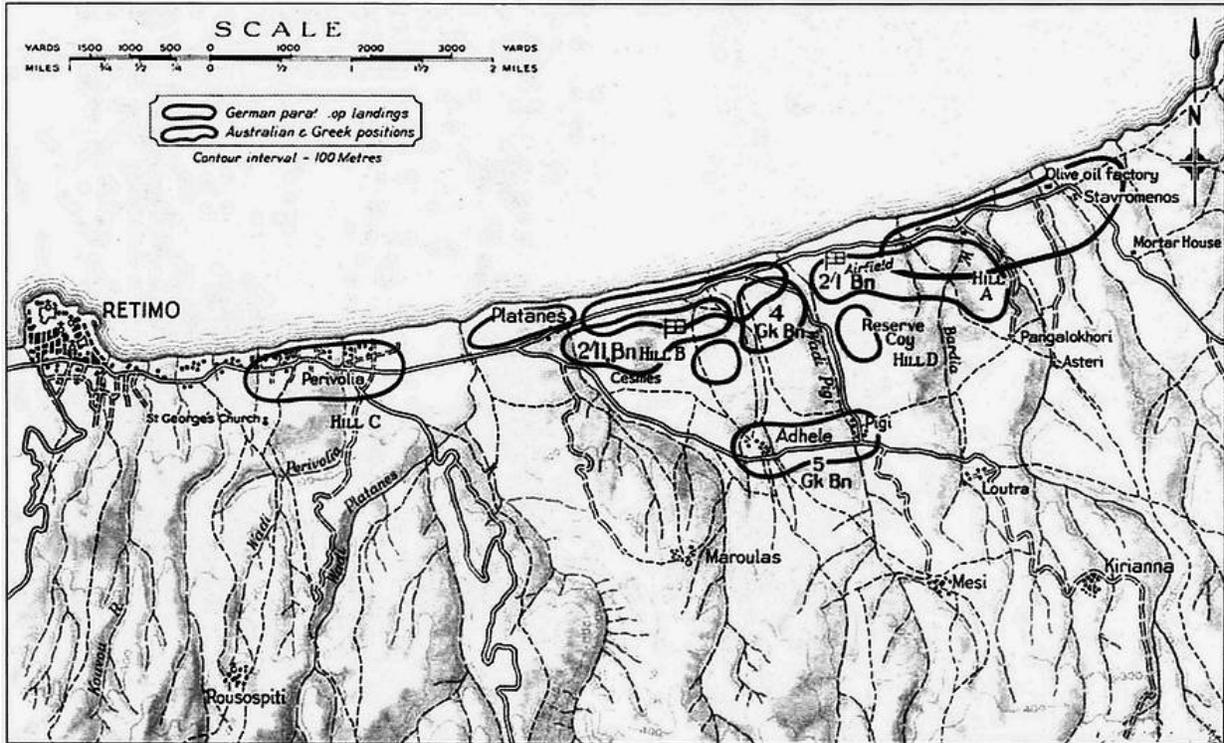




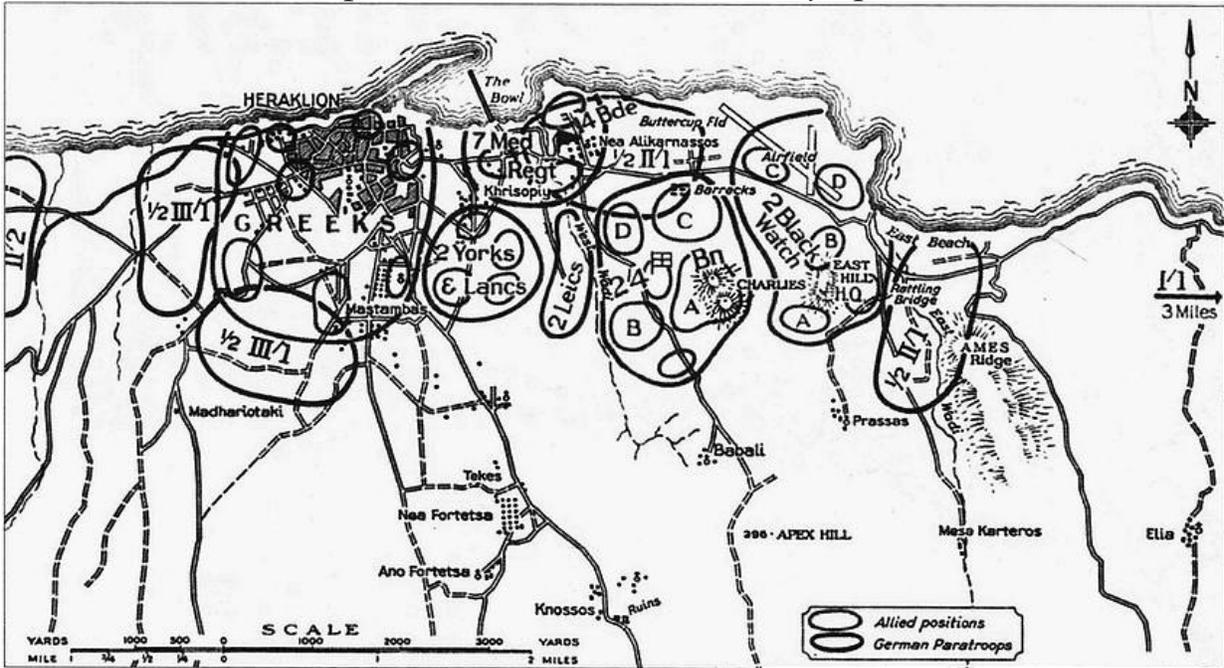
*Размещение войск в секторе Модеме — Копия — Суда на вечер 19 мая 1941 года*



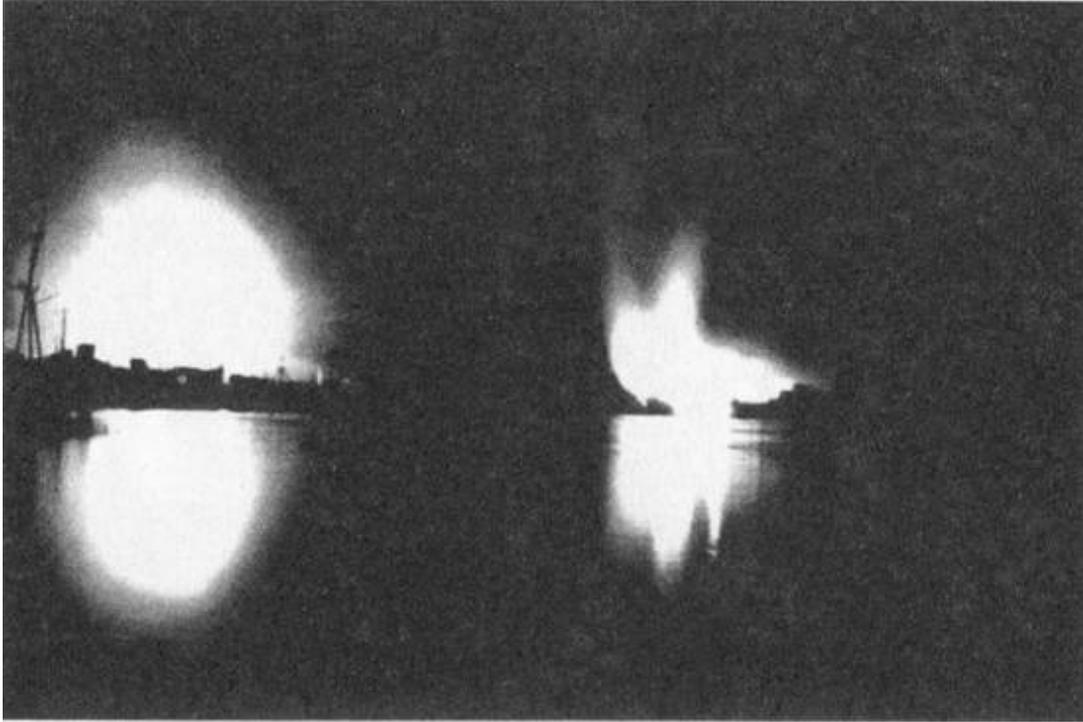
*Положение на греко-югославской границе 10 апреля 1941 г.*



*Положение в окрестностях Ретимнона на утро 20 мая 1941 года*



*Положение в окрестностях Гераклиона на утро 20 мая 1941 года*



*Взрыв транспорта боеприпасов «Клан Фрезер» в порту Пирея в ночь с 6 на 7 апреля 1941 года*



*Порт Пирея утром 7 апреля 1941 года*



*Командование британскими войсками в Греции. Слева направо: генерал-лейтенант сэр Томас Блэйми, генерал-лейтенант сэр Г. Мейтланд Уилсон, генерал-майор Б.К. Фрейберг*



*Вид на южный берег Крита и спуск к Хора-Сфакиону*

# ВЕЛИЧАЙШИЙ ПОЗОР БРИТАНИИ

С конца весны 1940-го по конец весны 1941 года Британская империя пережила три крупнейшие и позорнейшие военные катастрофы в своей истории: поражение во Франции и бегство из Дюнкерка, разгром в Греции и на Крите. По известным причинам современные британские историки не очень любят вспоминать проигранные сражения и чаще всего пишут книги о воздушной битве за Британию, которая была единственным проблеском надежды в «годе позора». Данная книга впервые в комплексе описывает все три великих поражения Британии и посвящена именно разгрому, который стал возможен благодаря стечению ряда обстоятельств, главным из которых стала бездарность британского командования.

**XX** военные  
тайны  
века

ISBN 978-5-9533-5910-8



9 785953 359108



ВЕЧЕ  
20 лет

notes

Это утверждение Дивайна вызывает естественный вопрос: если успех вторжения 1944 года действительно так тесно зависел от эвакуации английских сухопутных войск из Дюнкерка, то зачем англичанам понадобилось четыре года для подготовки высадки в Нормандии? (Прим. ред. 1965 года.)

Ни по масштабам, ни тем более по последствиям Дюнкеркская операция не идет в сравнение с решающими операциями советско-германского фронта Второй мировой войны. Здесь, как и в ряде других мест книги, Дивайн непомерно преувеличивает значение Дюнкеркской операции и ее влияние на дальнейший ход войны. В этом проявляется одна из наиболее характерных черт буржуазной историографии Второй мировой войны. (Прим. ред. 1965 года.)

Англо-французские войны (конец XVII — начало XVIII века) велись за торговое и колониальное преобладание и закончились победой Англии. Завершающим актом этой длительной борьбы была Война за испанское наследство, в которой Англия сумела максимально использовать выгоды своей морской мощи. (Прим. ред. 1965 года.)

Заметим, что эвакуация Норвегии была подготовлена и начала осуществляться еще до эвакуации Дюнкерка. Центральную Норвегию было решено эвакуировать еще 27 апреля, Ондальснес был оставлен 1 мая, Намсус — 2 мая. Идею эвакуации из Нарвика Черчилль высказал еще даже до взятия этого города — 20 мая 1940 года. Приказ на разработку плана эвакуации британский Военный кабинет дал 22 мая, а окончательно утвердил этот план 25 мая, хотя французы дали на него согласие лишь 31 мая. Сам Нарвик был взят союзниками утром 28 мая, целью его захвата было обеспечение эвакуации и разрушение портовых сооружений. 8 июня город был оставлен. Оставленные союзниками, норвежские войска капитулировали: 3 мая в Центральной, 10 июня — в Северной Норвегии. (Прим. ред.)

К началу декабря 1950 года в районе Хыннама и Хамхына сосредоточились 1-й армейский корпус южнокорейской армии, лишь 29 ноября прекративший наступление вдоль побережья на северо-восток, и 10-й американский армейский корпус, 1-я и 7-я дивизии которого только что вырвались из окружения в районе Хагарури. Блокированные здесь 26-й и 27-й китайскими армиями, оба корпуса с 10 по 24 декабря были эвакуированы морем в Южную Корею. (Прим. ред.)

Большинство перечисленных операций не имеют ничего общего с Дюнкерком — во всех этих случаях (кроме, быть может, Тобрука) флот противника обладал полным господством на море, и организованная эвакуация на транспортных судах оказывалась невозможной. В Сингапуре к этому прибавилась деморализация британского командования, не ожидавшего столь быстрого падения крепости. Поэтому дальнейшие рассуждения автора о том, что «итальянцы и немцы имели гораздо больше времени на планирование и подготовку» вывоза войск из Туниса лишены какого-либо смысла — силы «Оси» могли иметь сколь угодно времени на подготовку эвакуации, но не имели физической возможности ее осуществить. (Прим. ред.)

На самом деле расстояние от Дюнкерка до Дувра и Рамсгета по фарватеру составляет 72 км, в то время как от мыса Бон до Сицилии по прямой 120 км, а от портов Туниса и Бизерты до ближайшего порта на Сицилии (Марсала) — 200 км. (Прим. ред.)

Алан Фрэнсис Брук (1883-1963) — один из самых выдающихся британских военачальников Второй мировой войны, баронет. Получил известность еще во время Первой мировой как талантливый артиллерист; был помощником начальника штаба 1-го Канадского корпуса и главным артиллеристом штаба 1-й армии. После войны был начальником штаба 50-й дивизии, начальником штаба Сил обороны Метрополии. С 1923 по 1934 год — на преподавательской работе, затем командир 8-й пехотной бригады, директор управления боевой подготовки военного министерства, командир Мобильной дивизии и корпуса ПВО. С марта 1939 года — командующий ПВО Метрополии, с июля — главнокомандующий Южного командования, с начала войны — командир 2-го армейского корпуса на континенте. С июля 1940 года — командующий войсками Метрополии, с декабря 1941 года — начальник Имперского Генерального штаба. Проявил себя как хороший администратор и стратег, а также как человек, не стесняющийся в выражении своего мнения, чем нажил себе множество врагов. Не скрывал, что считает Черчилля хорошим политиком, но отвратительным стратегом, постоянно спорил с премьером — тем не менее адекватной замены ему не нашлось, и Брук оставался на своем посту до конца войны. Был сторонником наступления на Европу через Северную Африку и противником «Балканской стратегии» Черчилля. 1 января 1944 года произведен в фельдмаршалы, с 1946 года — виконт Аланбрук, в этом же году вышел в отставку. В своих скандальных мемуарах (опубликованных в 1957-1959 годах под редакцией Артура Брайанта) подробно описал конфликты внутри британского военного руководства, нелюбезно отозвался о Черчилле и большинстве союзных военачальников (в том числе Горте, Александре, Маршалле и Эйзенхауэре), чем вызвал к себе острую неприязнь среди военно-политического истеблишмента Великобритании. Прямым отражением этого конфликта являются многие пассажи данной работы. (Прим. ред.)

Это лишь первый, но не единственный случай, когда английским руководителям в ходе Второй мировой войны не удавалось, как прежде, загребать жар руками своих союзников, а самим ограничиваться «символическим» вкладом. (Прим. ред. 1965 года.)

В Советской Армии в тридцатых годах идея маневренных, глубоких операций с применением крупных сил бронетанковых войск, воздушных десантов и поддерживающей авиации получила претворение в строительстве вооруженных сил и в подготовке командных кадров штабов и войск. «Приоритет» немецкой армии в этой области заключался лишь в том, что она первая получила опыт в проведении таких операций в реальных условиях войны. (Прим. ред. 1965 года.)

Военно-промышленное значение Северного района Франции определяется сосредоточением здесь машиностроительной, металлургической, химической, угольной и текстильной промышленности. Промышленные магнаты этого района оказывали сильное влияние на военную политику Франции. (Прим. ред. 1965 года.)

2-й французской армией командовал генерал Хюнтцигер, 1-й армией — генерал Бланшар, английской экспедиционной армией — генерал Горт, 7-й французской армией — генерал Жиро. Эти французские армии входили в состав 1-й группы армий, которой командовал генерал Бийот (после 21 мая — генерал Бланшар). (Прим. ред. 1965 года.)

Уланский полк — традиционное название легкого механизированного полка, предназначенного для разведывательных и прикрывающих действий. (Прим. ред. 1965 года.)

Это не так — в 9-й армии только две дивизии (53-я и 61-я пехотные) относились ко второй линии. Подробнее см. Приложение I. (Прим ред.)

На этот момент в полосе группы армий «Б» (на север от Шарлеруа) действовали 22 бельгийские, 10 британских и 17 французских дивизий — всего 49 дивизий (в том числе 10 танковых и моторизованных) и 2 моторизованные бригады. Группа армий «Б» к 13 мая имела 26 дивизий (в том числе 3 танковых) и две моторизованных бригады (усиленных полка). Таким образом, силы союзников более чем в полтора раза превышали немецкие, по танкам (особенно с учетом 6 французских танковых батальонов — 270 машин) превосходство было как минимум двукратным.

Однако южнее, от Шарлеруа до Лонгви и границы с Люксембургом, все обстояло совершенно иначе. Здесь 2-я и 9-я французские армии имели всего 19 дивизий (из которых лишь одна была моторизованной), а также одну кавалерийскую бригаду (спаги). Им противостояли 4-я, 12-я и 16-я немецкие армии, а также танковая группа Клейста—44 дивизии, в том числе 10 танковых и моторизованных; причем добрая половина этих сил была сосредоточена на узком 40-километровом участке 9-й армии от Фюме до Седана. Таким образом, при общем равенстве сил (69 расчетных дивизий у союзников, не считая сил из Генерального резерва, против 71 дивизии у немцев, также не считая резервов) германскому командованию удалось сосредоточить мощную ударную группировку против наиболее слабого участка противника. (Прим. ред.)

К этому времени Манштейн уже выслужил ценз штабной работы и в любом случае должен был принимать командование войсковым соединением, соответствующее его званию. (Прим. ред.)

Голландский остров Валхерен, прикрывавший с севера устье Шельды и морские подходы к бельгийскому Антверпену, находился в зоне ответственности французского флота. 11-13 мая здесь были высажены французские войска под командованием генерала Делорана в количестве 6 тысяч человек, а во Флиссинген на южной оконечности острова перебрался штаб руководителя военно-морского сектора контр-адмирала Шарля Платона. Однако уже 14 мая, пользуясь развалом голландской армии, немцы заняли Моердик и Берген-оп-Зоом, выйдя к ведущему на Валхерен перешейку Зюд Бевеланд. 18 мая, после тяжелых боев, немцы заняли остров Валхерен; адмиралу Платону удалось эвакуировать с острова только 1800 человек. (Прим ред.)

Вице-адмирал сэр Реджинальд Планкетт Дрэкс (1880-1967), младший сын семнадцатого барона Дансени и брат известного писателя лорда Дансени. Был главой британской делегации на англо-франко-советских переговорах в Москве в августе 1939 года. В 1935-1938 годах — командующий базой Плимут, с декабря 1939 года — глава Норского командования, отвечающего за подходы к устью Темзы. С 1941 года — в отставке, служил в местном ополчении (Home Guard), был мировым судьей и гражданским коммодором конвоев. (Прим ред.)

Бертрам Хоум Рэмси (1883-1945) — впоследствии заместитель морского командующего союзников во время высадки в Северной Африке (операция «Троч»), командующий Восточной оперативной группой при высадке на Сицилии (операция «Хаски»), с конца 1943 года один из основных планировщиков операции «Оверлорд». Погиб в авиакатастрофе 2 января 1945 года при вылете из Парижа в Брюссель на совещание с Монтгомери. (Прим. ред.)

За исключением торпедных катеров, о которых упомянуто ниже.  
(Прим ред.)

1917 год постройки, 1700 тонн. В 1940 году модернизирован по программе WAIR со снятием торпедных аппаратов и усилением противолодочного вооружения. 15 мая 1940 года тяжело поврежден германскими пикировщиками Ju.87 в устье Шельды и выбросился на берег, убито 20 и ранено 20 человек. (Прим ред.)

Его нет (фр.).

В действительности союзники имели на фронте с Германией, а также в стратегическом резерве 136 дивизий — 89 дивизий и 4 бригады у Франции (в том числе 15 в генеральном резерве), 1 дивизий и одну бригаду в Британских экспедиционных силах. 22,5 бельгийских и 11,5 голландских дивизий; из них 14 танковых и моторизованных. Германия имела на Западе 112 расчетных дивизий, в том числе 11 танковых и 5 моторизованных (в данном случае 2 мотоизованных полка и лейбштандарт считаются за одну дивизию). Из перечисленного количества 90 расчетных дивизий находилось в первой линии, а 22 (в том числе одна моторизованная) состояли в резерве, 5 из них еще находились в стадии формирования. Общая численность германских войск на Западе составляла около 2,5 миллиона человек, союзники имели более 3 миллионов человек: свыше 2 миллионов французов, 500 тысяч бельгийцев, 200 тысяч голландцев и порядка 300 тысяч британцев только на континенте. (Прим. ред.)

То есть бригадным генералом. (Прим. ред.)

Джон Грир Дилл (1881-1944) — британский военачальник, фельдмаршал. Не имел благородного происхождения (сын ирландского клерка и американки). Первую мировую войну закончил командиром 25-й пехотной бригады, затем на строевой, штабной и преподавательской работе. С 1934 года — начальник оперативного управления военного министерства, в 1936-1937 годах командующий британскими войсками в Палестине, затем начальник Олдер-шотского военного лагеря и генерал-адъютант короля, посвящен в рыцари. С сентября 1939 года — командир 1-го армейского корпуса на континенте, с 23 апреля 1939 года — заместитель начальника Имперского Генерального штаба, с 27 мая — его начальник. В 1941 году произведен в фельдмаршалы, но в конце года снят с поста за поражение в Греции. С декабря 1941 года — начальник британской военной миссии в США, где и умер. (Прим. ред.)

Генерал Приу — командир французского кавалерийского корпуса, в состав которого входили 2-я и 3-я легкие механизированные дивизии. С 21 мая — командующий 1-й французской армией. (Прим. ред. 1965 года.)

The Rommel Papers. Edited by B. H. Liddell Hart. New York, 1953.

То есть французские позиции, возведенные на границе с Бельгией.  
(Прим. ред.)

Эта фраза означает, что английские войска были сбиты со своих позиций и обратились в беспорядочное бегство. (Прим. ред.)

Впоследствии немцы называли такие сводные отряды у себя «пожарными командами» или «боевыми группами». (Прим. ред.)

The War in Franca and Flanders by Major L. F. Ellis.

Эти сообщения были ошибкой, на самом деле во Флиссинген были переброшены только две флотилии торпедных катеров. (Прим ред.)

Через эти три порта шел основной поток снабжения британских войск на континенте, причем главной базой являлся Кале, соединенный с Дувром постоянной паромной переправой. Этим и объясняется усиленное внимание, которое британское командование уделяло Кале. Дюнкерк из всех трех портов имел наименьшее значение. (Прим ред.)

Эсминец «Вестминстер» типа «W». Вступил в строй в 1918 году, в конце 1939 года вместе с 14 другими эсминцами этого типа переоборудован по программе WAIR в быстроходный эскортный корабль со снятием торпедных аппаратов и увеличением полного водоизмещения на 220 тонн (до 1710 тонн). (Прим. ред.)

Бывший эсминец типа «W», переоборудованный по программе WAIR. При атаке немецких бомбардировщиков погибло 4 человека. Добит артиллерийским огнем эсминца «Кейт». (Прим. ред.)

По другим данным, транспорт «Павон» затонул; на его борту находилось 1500 эвакуируемых голландских солдат и груз тюков с шерстью. (Прим. ред.)

Головной в серии из 14 эсминцев, вступил в строй в 1929 году. Водоизмещение (стандартное/полное) 1360/2000 тонн. Получил попадание бомбой с горизонтального бомбардировщика He. 111, погибло 27 человек. В этот же день у Мало немецкой авиацией был потоплен охотник «Ch.9» (107/137 тонн), а в Дюнкерке — тральщики «Жак Кер» и «Сен-Бенуа», а также вооруженные траулеры «Нотр-Дам-де-Лоретт», «Сен-Жоакин» и «Рьен-Сан-Пэн». (Прим. ред.)

Контрминоносец (лидер) «Ягуар» (1926 год, 2126/2700 тонн) в ночь на 23 мая был поврежден немецкими торпедными катерами S-21 и S-23 из 1-й флотилии торпедных катеров капитан-лейтенанта Курта Штурма, 19 мая перебазированной в занятый немцами район устья Шельды. «Ягуар» выбросился на мель и был оставлен экипажем; впоследствии добит немецкой авиацией. Погиб 21 человек. (Прим. ред.)

Немодернизированный эсминец типа «W». Потоплен горизонтальными бомбардировщиками Do. 17, погибло 6 человек. (Прим. ред.)

Эскадренный миноносец «Ораж» (типа «Бурраск», 1927 год, 1300/1900 тонн) тяжело поврежден пикировщиками Ju.87 вечером 23 мая во время ведения огня по берегу. Затонул к утру следующего дня, погибло 28 человек. (Прим. ред.)

Всего британские эсминцы эвакуировали из Булони 4368 английских солдат. (Прим. ред.)

Лидер «Шакал» (типа «Ягуар») утром 24 мая тяжело поврежден пикировщиками Ju.87, а затем попал под огонь немецкой батареи на мысе Альпреш; погиб 31 человек. (Прим. ред.)

Здесь находилась четырехорудийная 100-мм батарея, к которой не успели подвезти снаряды. Батарею оборонял гарнизон капитана 2-го ранга Дюкуэна в количестве полутора сотен человек, к которому присоединились 22 моряка с «Шакала». Испортив орудия, гарнизон капитулировал в 8 часов утра 25 мая. (Прим. ред.)

На самом деле Никольсон и французское командование решили не расплывать свои войска на оборону внешнего периметра, а сосредоточить их в районе крепостной цитадели и бастиона № 11.  
(Прим. ред.)

Капитан 2-го ранга де Ламберти. (Прим. ред.)

В действительности Никольсон со своим штабом организованно капитулировал вечером 26 мая — в 16.45 по берлинскому времени. В плен в Кале сдались около 20 000 человек, в том числе 3-4 тысячи англичан. Таким образом, число пленных заметно превысило численность штурмовавшей город 10-й танковой дивизии. (Прим. ред.)

Сэр Артур Уинн Морган Брайант (1899-1985) — британский писатель и историк консервативно-романтического направления, бессменный литературный обозреватель «Иллюстрийтед Лондон ньюс» на протяжении 50 лет. Специализировался на истории XVII века и эпохе Наполеоновских войн, позднее опубликовал несколько работ по истории Второй мировой войны, рассматривая ее с консервативных позиций. Подвергался критике за симпатии к нацистской Германии (особенно ярко выражавшиеся до весны 1940 года). Автор крылатой фразы «Демократия — это сговор дураков и воров». Упомянутая здесь работа («Поворот волны. 1939-1943») впервые была опубликована в 1957 году и представляет собой первый том откомментированных Брайантом личных дневников фельдмаршала Алана Брука (второй том, «Триумф на Западе. 1943-1946», вышел в 1959 году, уже после создания работы Дивайна). Книга приобрела крайне скандальную репутацию — в ней резко критиковалась деятельность Черчилля и, напротив, давалась высокая оценка полководческим способностям Сталина. (Прим. ред.)

В состав группы армий «А» были переданы 5-я и 7-я танковые дивизии, действовавшие на левом фланге 6-й армии. 9-я танковая дивизия 18-й армии, наступавшая на Роттердам, а затем действовавшая против Дюнкерка с севера, оставалась в составе группы армий «Б» до начала июня. Всего к 20 мая группа армий Бока насчитывала 7 корпусов и ~21,5 дивизии — включая сюда одну кавалерийскую, одну танковую и одну моторизованную, а также лейб-штандарт (моторизованную бригаду) СС «Адольф Гитлер». (Прим. ред.)

На самом деле — 4-я, 12-я и 16-я армии. Управление 2-й армии генерал-полковника фон Вейкса перед началом кампании на Западе находилось в резерве ОКХ, затем было передано в группу армий «Ц». Всего (с учетом танковой группы Клейста) в группе армий Рундштедта имелось 14 корпусов и 54 дивизии, в том числе 3 моторизованных и 9 танковых — с учетом двух, переданных из 6-й армии. Таким образом, по числу дивизий группа Рундштедта превосходила группу Бока в 2,5 раза. Однако из этих сил против Дюнкеркской группировки действовали только 4-я армия и часть танковой группы Клейста — в общей сложности порядка 20 дивизии. (Прим. ред.)

Генерал-полковник, главнокомандующий германскими  
сухопутными войсками. (Прим. ред. 1965 г.)

На этот момент против плацдарма у Дюнкерка были сосредоточены силы трех немецких армий (18-й, 6-й и 4-й), а также танковая группа Клейста — в общей сложности 43,5 дивизии. Силы союзников (включая 7-ю французскую армию) включали 10 британских, 16 французских и 17 бельгийских дивизий — в сумме те же 43 расчетные дивизии. Таким образом, приказ об эвакуации был отдан при отсутствии численного перевеса противника, когда возможности сопротивления были далеко не исчерпаны. (Прим. ред.)

На самом деле окружения смогли избежать лишь британские войска. В дневниковой записи от 31 мая фон Бок отмечает, что на этот день в плен под Лиллем было взято 4 генерала и 26 тысяч солдат — в основном французов. Французское командование в Лилле организованно капитулировало 1 июня, итоговое количество пленных составило 7 генералов, 350 офицеров и 34 600 солдат, а также 320 орудий и 100 танков. См.: Фон Бок. Дневники 1939-1945. Смоленск.: Русич, 2006. С. 144, 148. (Прим. ред.)

Ошибка: 311-я дивизия дислоцировалась в Восточной Пруссии, расформирована в августе 1940 года. Очевидно, имеется в виду 31-я пехотная дивизия 11-го армейского корпуса 6-й армии. Две других дивизии входили в 4-й армейский корпус той же армии; упомянутая выше 30-я дивизия — в 9-й армейский корпус, а 225-я дивизия числилась в резерве командования соседней 18-й армии. (Прим. ред.)

Фландрский укрепленный участок (фр.). (Прим. ред. 1965 года.)

Трудно понять, почему боеприпасы, продовольствие и горючее при отступлении к своим базам у союзников кончались быстрее, чем у немцев — при удалении от своих баз. (Прим. ред.)

Чуть выше автор сообщал нам, что германские войска на этом направлении (18-я и 6-я армии группы «Б») также не имели танков и использовали в основном гужевой транспорт. (Прим. ред.)

На самом деле именно 27 мая можно назвать днем триумфа британской авиации—потери II воздушного корпуса в этот день оказались исключительно тяжелыми. Было сбито 23 немецких самолета, еще 63 машины пропали без вести. Из крупных судов немцам удалось потопить британский пароход «Аден (8000 брт) и французский транспорт (бывший лайнер) «Кот д'Азур», а также нанести серьезный ущерб порту и причальным мощностям. (Прим. ред.)

Как пишет сам Офан, «когда спустя две-три недели встал вопрос о сепаратном перемирии между Францией и Германией, большинство французских лидеров пришли к согласию, что после такого удара по доверию и духу союза от Франции нельзя требовать большего самопожертвования общему делу, чем его проявила Англия». (Прим. ред.)

Верховный Военный Совет — консультативный орган союзников. Создан в сентябре 1939 года. В состав Совета входили премьер-министры, начальники генеральных штабов и главнокомандующий союзными войсками. (Прим. ред. 1965 года.)

Небольшой каботажный пароход «Абукир» (694 брт) был потоплен торпедным катером S-34 незадолго до полуночи на 29 мая. (Прим. ред.)

Лейбштандарт СС «Адольф Гитлер» не являлся на тот момент дивизией — это был усиленный моторизованный полк. «Великая Германия» также являлась моторизованным полком, но к частям СС никакого отношения не имела. (Прим. ред.)

Добровольческий («йоменский») кавалерийский полк. На указанный момент подчинялся 48-й пехотной дивизии. Шел в арьергарде прорыва, из окружения вышли лишь 230 солдат и 7 офицеров полка. (Прим. ред.)

См. боевое расписание сил сторон в Приложении. (Прим. ред.)

Эсминец «Уэйкфул» (1100/1490 тонн, 1917 год, не модернизирован) был потоплен торпедным катером S-30, погибло 650 солдат и матросов. (Прим. ред.)

Эсминец «Графтон» (1936 год, 1350/1850 тонн) был потоплен немецкой подводной лодкой U-62. Кроме того, в этот же день 29 мая германской авиацией был потоплен однотипный эсминец «Гринэйд» — корабль получил бомбовые попадания, был оставлен экипажем и через некоторое время взорвался. (Прим. ред.)

Вторая половина дня 29 мая стала моментом триумфа германской авиации под Дюнкерком: кроме эсминца «Гринэйд» здесь были потоплены транспорты «Норманния», «Лорина», «Фенелла», «Клан Макалистер» (с восемью штурмовыми катерами на борту), а также более мелкие суда «Кинг Орри» и «Керстид Ига». Кроме того, было повреждено 5 эсминцев. (Прим. ред.)

Очевидно, здесь оговорка, и автор имеет в виду Гуадалканал.  
(Прим. ред.)

В издании 1965 года ошибочно переведены как «торпедные катера». Имеются в виду французские миноносцы типа «Ла Мельпомен» (1938 год постройки , 670/910 тонн). (Прим. ред.)

Эсминец «Бурраск» (1300/1900 тонн) вступил в строй в 1926 году. На корабле погибло 56 моряков и свыше 650 эвакуируемых солдат. (Прим. ред.)

инициативе, но к рассвету следующего дня все катера прекратили свои действия в районе плацдарма.

На самом деле эсминец «Сироко» (типа «Бурраск») ночью был атакован торпедными катерами S-23 и S-26 и получил торпеду в корму, но лишь утром был окончательно добит с воздуха; при этом погибло 3 офицера, 53 матроса и около 600 солдат. Кроме того, этой же ночью торпедный катер S-24 атаковал однотипный французский эсминец «Циклон». Поврежденный одной торпедой корабль удалось отбуксировать в Брест, где 18 июня он был взорван при подходе немецких войск. (Прим. ред.)

Очевидно, имеются в виду эсминцы «Бурраск», «Сироко» и «Циклон» — о последнем автор в тексте не упоминает, и, как мы видели, потоплен он не был. (Прим. ред.)

Французский «Ле Фуцройян» (типа «Л'Адруа», 1930 год, 1360/2000 тонн, погибло 19 моряков), британские «Кейт», «Басилиск» (1931 год, 1360/1800 тонн, погибло 36 и 8 человек) и «Хэвант» (1939 год, 1380/1800 тонн, погибло 8 человек). При этом «Басилиск» и «Хэвант» были лишь повреждены бомбами, а затем добиты своими кораблями. Отметим, что на «Кейте» держал свой флаг адмирал Уэйк-Уокер. (Прим. ред.)

В общей сложности 1 июня было потеряно три транспорта («Брайтон», «Куин» и «Скотия»), флотский тральщик «Скипджек» (1935 год постройки, 815/1090 тонн) и два вспомогательных тральщика, переоборудованных из гражданских судов — «Аргайлшир» (1938 год, 540 тонн) и «Стелла Дорадо» (1935 год, 416 тонн). Два последних были потоплены на рассвете немецким торпедным катером S-34. (Прим. ред.)

Далее мы увидим, что точно такая же ситуация возникла в апреле 1941 года при эвакуации из Каламаты: при неожиданном изменении обстановки британские морские командиры отказывались менять заранее намеченную диспозицию и предпочитали уходить пустыми, бросая сухопутные войска на произвол судьбы. (Прим. ред.)

Здесь следует указать, что план эвакуации разрабатывает тот, чьими силами эта эвакуация должна осуществляться. Не снимая вины с французского командования, которое должно было озаботиться судьбой своих солдат, заметим, что вывозом войск из Дюнкерка занималось британское Адмиралтейство. Обязанность составить планы, расписания и графики на эвакуацию арьергардных сил (которые, между прочим, прикрывали вывоз британских войск) лежало на британском морском командовании — которое, как можно понять из текста, как минимум не озаботилось доведением этих планов до эвакуируемых. (Прим. ред.)

Видимо, легенду о 40 тысячах солдат, прятавшихся в руинах Дюнкерка и неожиданно, как по команде, появившихся перед самой последней эвакуацией, впервые запустил Жак Мордаль; впоследствии она вошла в его совместную с Офаном книгу о действиях французского флота во Второй мировой войне. Сама по себе возможность такого вызывает серьезные сомнения: если люди в первую очередь желали спастись, они бы спасались сразу, а не выжидали самого последнего момента; и уж никак не могли быть все одновременно проинформированы о том, что этот момент наступил. В данном случае имеет место попытка снять вину за вопиющую неорганизованность эвакуации с французского (а заодно и с британского) морского командования и лично с адмирала Абриала. (Прим. ред.)

Последней потерей союзников в эту ночь стал французский вспомогательный тральщик «Эмиль Дешан», подорвавшийся на магнитной мине у Норт-Форланда утром 4 июня. На корабле погибло около 400 эвакуируемых, спасти удалось только сотню человек. (Прим. ред.)

Никакого развала французского верховного командования не было. Неудачный маневр «Диль», на котором немцы подловили союзников, был плодом совместного творчества англо-французского командования; именно он дал Германии возможность сосредоточить в полосе 2-й и 9-й французских армий превосходящие силы и направить сюда удар своего танкового кулака. Наконец, именно британское, а не французское командование первым начало вывоз своих войск с плацдарма при отсутствии у противника какого-либо превосходства — чем запустило цепочку необратимых последствий, ближайшим из которых стало решение Бельгии капитулировать. (Прим. ред.)

Это утверждение не соответствует действительности. Именно 20 мая датированы первые наброски плана «Рот» — наступления на юг для разгрома основных сил французской армии: «1. Противника севернее Соммы уничтожить и занять побережье. 2. Затем продвинуться между Уазой и морем до Сены...» (Цит. по: Д. М. Проэктор. Война в Европе. 1939-1941. М: Воениздат, 1963. С. 316.)

Но войска, и в первую очередь подвижные, не могут наступать непрерывно и без передышки. Новое наступление началось лишь через две недели — после подтягивания тылов и пополнения запасов. Использование танковых дивизий для ликвидации Дюнкеркского плацдарма неизбежно привело бы к оттягиванию этого решающего наступления и к неизбежному ослаблению немецких ударных сил. При этом судьба союзных войск, отрезанных на плацдарме у Дюнкерка, уже не играла никакой роли для битвы за Францию. (Прим. ред.)

На самом деле XVI моторизованный корпус Гепнера (вместе с резервом группы армий, I пехотным корпусом Бота) начал выводиться из полосы группы армий Бока еще 19 мая — даже до выхода танков группы Клейста к Ла-Маншу. Таким образом, его участие в прорыве Бока к Абвилю не планировалось и планироваться не могло. (Прим. ред.)

Автор не упоминает о влиянии на активность немецкой авиации такого важного фактора, как погода. С утра 28 мая погода над Ла-Маншем и районом Дюнкерка резко испортилась и, несмотря на появление ряда «окон», окончательно улучшилась только к утру 1 июня. Поэтому германская авиация могла осуществлять активные налеты в основном лишь во второй половине дня 29 мая (когда добилась наибольших успехов) и отчасти — днем 31 мая. Дни 28 и 30 мая были практически нелетными, действовали лишь отдельные самолеты. (Прим. ред.)

Заметим, что при этом потери британского флота в Норвежской операции превысили потери немецкого флота. (Прим. ред.)

В действительности обе флотилии торпедных катеров постоянно базировались на Гельголанд и лишь с 9 апреля были отвлечены для обеспечения операций против Южной Норвегии и действий в Датских проливах. (Прим. ред.)

На самом деле первый рейд германские торпедные катера совершили в ночь на 21 мая — через два дня после их прибытия в только что занятый Флиссинген. Первого успеха они добились в ночь с 23 на 24 мая, потопив французский лидер «Ягуар». В целом из дальнейших пассажей создается впечатление, что автор воспринимает дюжину торпедных катеров двух немецких флотилий (с общим водоизмещением чуть более тысячи тонн) как некое всемогущее оружие, которому «владычица морей» не могла ничего противопоставить, — и поэтому лишь «моральная и интеллектуальная слабость» германских моряков спасла британцев от жестокого разгрома. (Прим. ред.)

Командующий 2-й армией. (Прим. ред. 1965 года.)

9-я армия. (Прим. ред. 1965 года.)

«US Naval Institute Proceedings», June 1956.

Главным достоинством Джона Стендиша Сертиса Прендергаста Веркера, 6-го виконта Горта (1886-1946), была его родовитость — что играло огромную роль в британской армии, особенно в мирное время. Трудно подыскать иного объяснения тому, что этот человек, произведенный в офицеры в 1904 году и закончивший Первую мировую всего лишь в чине капитана, за десять лет с 1927 по 1937 год внезапно скакнул в должности от начальника штаба дивизии до начальника Имперского Генерального штаба. Даже очень лояльно и дружески относившийся к Горту Монтгомери в своих мемуарах писал: «Горт был замечательным человеком, верным другом, искренним в словах и делах, не способным на низость или интриганство. Он мог служить идеальным примером прекрасного войскового офицера: знал все, что только можно, о солдате, его обмундировании и обуви, тактике подразделений на поле боя. Самым высоким его постом в войсках было командование пехотной бригадой. Он был человеком недалекого ума и не придавал значения организации работы тыла» (Б. Монтгомери. Мемуары фельдмаршала. М.: Вагриус. 2006. С. 49-50). Для столь блестящих военных, как Джон Дилл и Алан Брук, зарекомендовавших себя еще в годы Первой мировой войны (Дилл командовал бригадой, а Брук был старшим артиллерийским офицером в штабе 1-й армии), находиться под началом бесталанного выскочки было равносильно оскорблению. Дилл возглавил Имперский Генеральный штаб 27 мая 1940 года, а Брук — в декабре 1941 года, оставив этот пост лишь после окончания войны.

31 мая, еще до завершения эвакуации, Горт сдал командование Британскими экспедиционными силами генералу Александру и был назначен на престижный, но малозначительный пост генерал-инспектора боевой подготовки в Метрополии. Затем был губернатором Гибралтара и Мальты—должности, не предполагавшие самостоятельных действий без участия флота и авиации. В 1943 году произведен в фельдмаршалы, с октября 1944 года — верховный комиссар и главнокомандующий британскими войсками в Палестине. (Прим. ред.)

Странное утверждение. Именно из-за того, что британские войска не выдержали удара, немцам удалось осуществить прорыв и замкнуть кольцо окружения вокруг 1-й французской армии под Лиллем. (Прим. ред.)

Эта переброска осуществлялась в рамках подготовки к новой операции — к наступлению на юг, начавшемуся 5 июня. (Прим. ред.)

Как мы увидим далее, год спустя при эвакуации Крита та же самая картина проявилась еще более остро: отходящие тылы оказались совершенно неорганизованными, а масса солдат, отбившихся от своих частей, создали серьезные трудности для эвакуации, в том числе и для продвижения арьергардных частей к месту посадки. (Прим. ред.)

Заметим, что доктрина германской авиации предполагала то же самое — использование военно-воздушных сил на поле боя и для ударов по коммуникациям, а не для разрушения объектов инфраструктуры в глубоком тылу противника. (Прим. ред.)

Британские эсминцы были вооружены зенитными автоматами (20 и 40 мм) и крупнокалиберными пулеметами. Этого оружия оказалось недостаточно, а вдобавок оно могло действовать только на самой ближней дистанции — то есть лишь против самолетов, атакующих сам эсминец. Для прикрытия эскортируемых кораблей требовались зенитные орудия среднего калибра (начиная с 76 мм), которые могли стрелять снарядами с дистанционным взрывателем и ставить организованный заградительный огонь на пути вражеских бомбардировщиков. (Прим. ред.)

Включены только силы на германской и бельгийской границах, а также генеральный резерв, предназначенный для действий против Германии.

Полужирным выделены танковые дивизии, полужирным курсивом — моторизованные дивизии. Подчеркиванием обозначены соединения второй и третьей линии.

Кроме того, британская 51-я дивизия входила в состав 3-й армии Конде.

Резерв командования Британских экспедиционных сил, с 26 мая передана II корпусу Брука.

По Э. Мэю, подчинялась непосредственно командованию группы армий.

Спаги — североафриканская кавалерия, традиционный род войск во французской армии.

По другим данным, находилась в подчинении 3-й армии 2-й группы армий.

По другим данным, находилась в армейском подчинении.

Из Генерального резерва.

По другим данным, входила в состав VIII корпуса той же армии.

По другим данным, находилась в армейском подчинении.

Кроме того, по Э. Мэю, в состав 8-й армии входили 64-я, 65-я и 66-я пехотные дивизии второй линии; по другим данным, эти горные дивизии входили в состав XIV и XV корпусов Альпийской армии — наряду со 2-й и 8-й колониальными дивизиями, пятью крепостными секторами и 514-й группой танковых батальонов.

По другим данным, входила в состав XIII корпуса.

По другим данным, входила в состав XIII корпуса.

Предназначалась для обороны рубежа реки Маас и района Пил-Раам, состояла из шести стационарных секторов шестибатальонного состава.

Каждая голландская бригада состояла из двух полков  
трехбатальонного состава.

Формально дивизия входила в состав воздушно-десантного корпуса, подчинявшегося 2-му воздушному флоту, фактически же действовала самостоятельно (22-я десантная дивизия была передана напрямую в 18-ю армию). Генерал-лейтенант К. Штудент одновременно занимал должности и командира корпуса, с 16 мая заменен Путциером.

**112**

Передана из 2-го воздушного флота.

Усиленная моторизованная бригада.

С 19 мая выведен из боя и передан в состав группы армий «А».

Действовала в составе II армейского корпуса.

Танковая группа была объединением ниже армейского уровня. С 10 по 14 мая она находилась в непосредственном подчинении командования группы армий «А», с 15 по 18 мая — подчинялась командованию 12-й армии, с 19 по 31 мая — командованию 4-й армии. Всего в группе Клейста насчитывалось 134 370 человек, 1250 танков, 362 броневедомомотоцикла, 39 528 автомашин и тягачей. Группу сопровождали зенитки 1-го корпуса ПВО, при необходимости использовавшиеся в качестве противотанковых орудий.

По Ниехорстеру — полковник Бранденбергер.

Резерв группы армий «А».

С июня — в 4-й армии.

**120**

Передана из резерва ОКХ в резерв 7-й армии 18 мая.

Звездочками отмечены дивизии, на 10 мая находившиеся в стадии формирования.

С июня 1940 года — в XVII корпусе 12-й армии группы «А».

С июня — в XXIV корпусе 1-й армии группы «Ц» в Лотарингии.

Дивайн пишет «за 24 часа 3 июня» — но этого просто не может быть, поскольку вывезенные утром 3 июня уже учтены в предыдущей цифре, за 2 июня.

См.: Болгария в XX веке. Очерки политической истории. М.: Наука, 2003. С. 251.

Дж. Батлер в «Большой стратегии» пишет о пяти эскадрильях в 1940 году.

Позднее возвращена в Египет, в апреле 1941 года снова переброшена на Крит.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. (Australia in the War of 1939-1945. Series 1. Vol II). Canberra, 1953. P. 203.

Генерал Гамбьер-Перри, полковник Мазер (дважды), бригадный генерал Гэллоуэй, бригадный генерал Чеппел, генерал-майор Уэстон.

По другим данным, общее число британских военнослужащих, высаженных в Греции в ходе операции «Ластр», составило 60 395 человек — 21 880 англичан, 17 125 австралийцев, 16 720 новозеландцев, 4670 палестинцев и киприотов.

Роскилл С. Флот и война. М: Воениздат, 1967. С. 381. Таким образом: средний тоннаж потопленного судна составлял 4600 брт — то есть это были крупные океанские суда. К сожалению, ни Роскилл, ни другие авторы не указывают, сколько солдат и техники было при этом потеряно.

Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 — июнь 1941. М.:  
Издательство иностранной литературы, 1959. С. 423.

Первой армией считалась группировка войск в Эпире.

По некоторым сведениям, первую попытку штурма перевала Клиди немцы предприняли еще 10 апреля, сразу после занятия Флорины, однако атака группы штурмбаннфюрера Франца Витта не увенчалась успехом.

Майер Курт. Немецкие гренандеры. Воспоминания генерала СС. 1939-1945. М.: Центрполиграф, 2007. С. 71.

Суда этой серии имели вместимость около 10 тысяч брт (в частности, «Гленарн» — 9869 регистровых тонн) и скорость в 15 узлов.

Переоборудованные легкие крейсера времен Первой мировой войны.

Рейс оказался пустым — эти 600 человек уже были сняты лихтером «А-6» и доставлены в Рафтис, где перегружены на транспорт «Салвин».

Принято считать, что его голландский капитан пошел на риск, пытаясь забрать как можно больше эвакуируемых, но это никак не соотносится с жалким числом принятых на борт.

Д.А. Томас пишет про 21 400 человек, но подсчет по его цифрам дает на тысячу меньше.

3 июня 1941 года за операцию «Демон» Гарольд Том Бейли-Громан был награжден орденом Бани. Однако 7 ноября 1943 года всего лишь в возрасте 55 лет контр-адмирал был уволен в отставку с производством в вице-адмиралы.

Цит. по: Томас Д.А., Пак С.У.К. Битва за Крит. С. 96.

Кэптен сэр Филип Уэйланд Бойер-Смит был отставлен от командования крейсером «Перт» 1 сентября 1941 года и больше боевыми кораблями не командовал. Уволен в отставку 5 июля 1946 года в возрасте 52 лет. За всю свою 32-летнюю офицерскую карьеру умудрился получить единственную награду — упоминание в приказе от 3 февраля 1942 года.

Там же, с. 99. Непонятно, была ли радиограмма передана открытым текстом, или же все корабли использовали для связи один и тот же шифр. Если шифр не использовался, возникает вопрос: почему лаг между передачей и приемом радиограмм в штабе Придхем-Уиппела составлял до 45 минут? Последнее крайне мешало управлению кораблями в море и оперативной реакции на нештатные изменения ситуации.

В то же время Мак-Клаймонт в официальной новозеландской истории Второй мировой войны говорит про 50 172 эвакуированных, причем указывает, что среди них оказалось какое-то количество гражданских беженцев. Из всех британских авторов максимальную цифру— 50 732 эвакуированных — называет Стивен Роскилл, одновременно он пишет, что 1300 солдат были вывезены из Пирея еще до официального начала общей эвакуации (выходит, что и до завершения операции «Ластр»).

Общие потери германских войск за время операции против Греции и Югославии составили 2559 человек убитыми, 5820 ранеными и 3169 пропавшими без вести, в плен было взято 344 000 югославских и 223 000 (по Типпельскирху — 218 тысяч) греческих военнослужащих.

Самая высокая точка Крита — гора Ида, 2456 метров над уровнем моря.

В донесении Диллу от 2 мая 1941 года Уэйвел оценивал силы на Крите в 3 британских регулярных батальона, 6 новозеландских, один австралийский и два смешанных батальона, эвакуированных из Греции. На самом деле на острове находились 7 новозеландских и 4 австралийских полных пехотных батальона, а также австралийский пулеметный батальон, часть новозеландского пулеметного батальона и часть 5-го австралийского пехотного батальона — а также масса разрозненных неорганизованных подразделений, как тыловых, так и боевых (в частности, «безлошадные» остатки 1-й бронетанковой бригады). 4 мая Фрейберг в письме Уэйвеллу оценивал число «слабо или никак не занятых в обороне людей, лишь конфликтующих с гражданским населением» в 10 тысяч человек, и предлагал как можно скорее эвакуировать их с Крита. Далее мы увидим, что как минимум 2 тысячи из них были вывезены еще до начала боев. Из британских войск, помимо упомянутых ниже, имелись «слабый и импровизированные» (по оценке Фрейберга) батальон рейнджеров, батальон Нортумберлендских гусаров, 7-й полк средней артиллерии, 106-й полк королевской конной артиллерии.

В частности, американские карты по истории Второй мировой войны. Практически те же самые цифры, только округленные до сотен, см.: Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 214. Единственное существенное отличие — согласно Лонгу, только в мае на Крит было переброшено 2200 морских пехотинцев из состава MNBDO (ibid, p. 215).

Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 211. В донесении штабу Австралийских имперских войск, отправленном 5 мая через штаб Фрейберга, бригадный генерал Вэзи сообщал, что 5000 из них не имеют оружия, и предлагал эвакуировать их с острова.

6-я бригада дивизии, понесшая в Греции наименьшие потери, была вывезена в Александрию еще в апреле. Вместо нее была сформирована 10-я бригада.

190 бойцов, действовавших как пехота.

В том числе 2498 греков и 36 новозеландских командиров в греческих частях.

Судя по всему, из состава 3-го гусарского (танкового) полка, части которого дислоцировались в районе бухты Суда.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 220.

Зато от Скарпанто до Гераклиона было 200 км, а до восточной оконечности Крита — вполвину меньше.

Так же как и корпус, дивизии именовались воздушными (авиационными), но мы во избежание путаницы будем называть их парашютными.

Здесь же выбрасывалась 2-я батарея 7-го парашютно-артиллерийского дивизиона; его 3-я и 4-я батареи должны были высаживаться несколько позже, а 1 -ю батарею предполагалось доставить по морю.

В действительности оно произошло возле западной оконечности Крита.

Без 1-й и 2-й рот, действовавших в группе «Кания».

Один взвод сдался немцам, один оказался аж на южном берегу Крита и лишь один вышел к своим силам, обогнув район боев по горам.

Еще два 100-мм орудия располагались на холме «В» западнее аэродрома, у деревни Платанес.

Командир 1-го австралийского батальона полковник Кэмпбелл остался командующим британскими войсками под Ретимноном после того, как бригадный генерал Вэзи был вместе с 7-м австралийским батальоном отозван в район Кании.

По некоторым данным, здесь были также итальянские торпедные катера, впоследствии спасавшие солдат с потопленных суденышек.

По данным Д.А. Томаса, уцелело лишь три итальянских парходика, по другим источникам — около десятка судов.

По другим источникам, Сталос без сопротивления был занят около 6 утра (по Берлину) группой в 150 человек, высланной полковником Гейдрихом.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 237.

Имеется в виду бой 27 мая, о котором будет рассказано ниже.

Цит. по Cavin Long. Greece, Crete and Syria. P. 307.

По другим данным (С.У. Пак), корабль сохранил ход 17 узлов; возможно, он был дан позднее.

Это были МТВ-67, МТВ-213, МТВ-214, МТВ-216 и МТВ-217. Характерно, что Д. Томас называет эти корабли «старыми» — хотя с момента их вступления в строй не прошло и года.

Согласно другим описаниям (С. Пак), «Эбдиел» разгрузился в бухте Суда следующей ночью — с 24 на 25 мая, то есть пришел сюда отдельно от «Дефендера» и «Ягуара» (последний с вечера 25 мая находился в охране транспорта «Гленрой», идущего в Тимбаки). Но в таком случае на подготовку к следующему рейсу в Суду (минзаг вышел из Александрии утром 26 мая вместе с эсминцами «Низам» и «Хироу») у него могло остаться в лучшем случае несколько часов.

James Lucas. *Alpine elite. German Mountain troops of World War II.* London — New York — Sidney, 1980. P. 54.

Было также обнаружено два или три изуродованных немецких трупа в Ретимноне и еще 15 — в других местах. См.: Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 240.

Например, в истории горных войск вермахта английского историка Джеймса Лукаса, изданной в 1980 году, подробно расписываются «ужасные злодеяния» греков — но общее число расстрелянных заложников из мирного населения не называется, а о результатах последующего расследования не сказано вообще ни слова. См.: James Lucas. *Alpine elite*. P. 54-55.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 241.

Второй авианосец Средиземноморского флота, «Игл», в этот момент находился в Красном море и обеспечивал операции против Итальянского Сомали.

Цит. по: Covin Long. Greece, Crete and Syria. Pp. 247-248.

Ibid, p. 250.

Батальон «S» королевской морской пехоты, 2-й австралийский полк полевой артиллерии, «Периволианская гвардия» (охрана греческого короля) и 106-я конная батарея.

Эта гора была занята гарнизоном Чеппела еще 23 мая.

По утверждению Лонга — 80 тонн.

И здесь немецкая пропаганда не преминула заявить, что трупы убитых егерей носили следы добивания прикладами, тесаками и штыками — хотя подобные раны совершенно типичны для рукопашной схватки.

Точнее, оставшиеся части из заранее предназначенных к высадке. Далеко не все подразделения 5-й горной дивизии были отправлены на Крит до окончания операции. Так, 13-я рота 100-го горного полка вплоть до 11 июня оставалась в районе Афин, 11-я рота этого же полка с мая по октябрь 1941 года находилась на острове Айпея. См. показания военнопленных егерей 5-й горной дивизии в сборнике «Блокадные дневники и документы» (СПб.: Европейский Дом, 2004).

По крайней мере, так можно понять из существующих описаний.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. Pp. 253-254.

James Lucas. *Alpine elite*. P. 74.

Кэвин Лонг пишет о 800 пехотинцах и 260 раненых, погруженных этой ночью в Хора-Сфакионе.

1 М.А. Брагадин утверждает, что «Хируорд» был поражен итальянским торпедоносцем.

При этом пилот «штуки» слишком сильно снизился и не сумел вывести свой самолет из пике. «Юнкерс-87» упал в воду перед форштевнем крейсера.

Это была вся артиллерия, которую удалось вывезти из Суды.

Впоследствии Морзе дослужился до вице-адмирала, в 1945-1946 годах он являлся старшим британским военно-морским офицером в Малайе.

С водой на южном побережье Крита было очень плохо: малочисленные источники располагались в труднодоступных местах и имели небольшой объем. Так, 12 человек в течение 8 часов смогли доставить арьергарду (7-й австралийский батальон и морские пехотинцы) только 1200 литров (250 галлонов) воды.

Цит. по: Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 304.

Полковник Уолкер, командир 7-го австралийского батальона.

Цит. по: Cavin Long. Greece, Crete and Syria. P. 307.

Д. Томас со ссылкой на сообщение Каннингема Адмиралтейству от 1 июня пишет, что в Хора-Сфакионе осталось 5000 человек. Однако это противоречит как приводившимся им ранее выкладкам, так и немецким данным о числе плененных. Согласно Уэстону, утром 31 мая на берегу оставалось около 7 тысяч человек, в последнюю ночь было эвакуировано чуть меньше четырех тысяч, на следующий день немцы взяли порядка 3 тысяч плененных.

Эту цифру называют К. Лонг и С. Пак. По другим данным (F.W. Lipscomb. *The British Submarine*. London, 1953, p. 172), было снято лишь 62 человека. Кроме того, 28 июля подводной лодкой «Трешер», выполнявшей специальное задание, с Крита было вывезено 78 человек, в том числе 12 греков. Из-за шторма людей приходилось принимать с берега по натянутому канату, в веревочных беседках. Лодка прибыла в Александрию 31 июля. Наконец, подводная лодка «Трайэмф» сняла с разных участков побережья еще 130 человек.

Очевидно, вместе с минометами.

Д. Томас оценивает общее число солдат, сумевших спастись с острова в течение лета, в 700 человек. К. Лонг сообщает, что до 1 сентября с Крита выбрались 317 австралийцев, в том числе 23 офицера.

Covin Long. Greece, Crete and Syria. P. 316. Последний столбец добавлен нами.

Цит. по: Эрман Дж. Большая стратегия. Август 1943 — сентябрь 1944. М.: Издательство иностранной литературы, 1958. С. 121.

С декабря 1943 года он станет главнокомандующим союзными силами на Средиземноморском театре.

По другим данным — 284.

Там же. С. 123.

В том числе для давления на Турцию с целью открытия проливов для свободной переброски через них военных материалов в СССР.

По другим данным («Большая стратегия») — 1100 человек; возможно, это общие потери, включая раненых.

Роскилл С. Флот и война. Том. 3. М.: Воениздат, 1974. С. 189.

Cavin Long. Greece, Crete and Syria. P. 318.