

СУПЕР-ПРЕМЬЕРЫ
КИНО и ТВ





ВЛАДИСЛАВ ГОНЧАРОВ

ДЮНКЕРК

**ПОБЕДА
ИЛИ
ПОРАЖЕНИЕ
ВЕРМАХТА?**

**ЯУЗА-ПРЕСС
МОСКВА
2017**

УДК 94(100)"1940"

ББК 63.3(0)62

Г65

Гончаров, Владислав Львович.

Г65 Дюнкерк. Победа или поражение вермахта? / Владислав Гончаров. — Москва : Яуза-пресс, 2017. — 352 с.: ил. — (Супер-премьеры кино и ТВ).

ISBN 978-5-9955-0941-7

Вот уже три четверти века не утихает спор: была эвакуация из Дюнкерка в мае 1940 года успехом или же неудачей британских вооруженных сил? Обе стороны приводят в подкрепление своей позиции факты, цифры, документы, мнения авторитетных историков, с каждым шагом все дальше удаляясь от основных вопросов, ответы на которые должны определить оценку ситуации:

Каковы были цели сторон?

Что сделали стороны для достижения этих целей?

Могли ли стороны сделать больше — и что конкретно?

И наконец — почему они действовали именно так, а не иначе?

Настоящая книга не является полным и исчерпывающим исследованием эвакуации из Дюнкерка. Это лишь общий очерк, призванный дать комплексное представление о событиях, а также поставить их в стратегический контекст кампании 1940 года на Западном фронте.

УДК 94(100)"1940"

ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9955-0941-7

© Гончаров В.Л., 2017

© ООО «Яуза-пресс», 2017

Введение

Вот уже три четверти века не утихает спор: была эвакуация из Дюнкерка в мае 1940 года успехом или же неудачей британских вооруженных сил? Обе стороны приводят в подкрепление своей позиции факты, цифры, документы, мнения авторитетных историков, с каждым шагом все дальше удаляясь от основных вопросов, ответы на которые должны определить оценку ситуации:

Каковы были цели сторон?

Что сделали стороны для достижения этих целей?

Могли ли стороны сделать больше — и что конкретно?

И наконец — почему они действовали именно так, а не иначе?

* * *

Сражению за Дюнкерк в отечественной литературе не повезло: единственной работой, вышедшей на русском языке и специально посвященной этой операции, стала книга английского военного журналиста Дэвида Дивайна «Девять дней Дюнкерка», выпущенная «Воениздатом» в 1965 году. Эта дей-

ствительно неплохая работа впервые была опубликована в 1945 году, более развернутым изданием вышла в 1959 году, а затем еще дважды переиздавалась — в 1964 и в 1976 годах. Главный ее недостаток — автор стремится снять с британских военных всякую ответственность за поражение союзных сил во Фландрии и целиком переложить ее на французскую сторону. В итоге создается впечатление, что под Дюнкерком британские экспедиционные войска не потерпели тяжелое поражение, потеряв четверть своего состава, а чуть ли не 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, а конкретнее — между командующим Британскими экспедиционными силами генералом Гортом и командиром его 1-го корпуса, а затем начальником Имперского Генерального штаба Аланом Бруком, дневники которого были опубликованы в 1950-х годах под редакцией и в обработке видного литературоведа 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. Отчасти эти обвинения справедливы — но все же надо учесть, что основная тяжесть кампании легла в первую очередь на французов, а англичане

просто не имели возможности совершить столько ошибок. Черед ошибок британского военного руководства придет в следующей кампании — на Балканах весной 1941 года...

Также нельзя не заметить, что французское командование в первую очередь было озабочено обороной страны от германского нашествия, в то время как британское — спасением своих войск. Для коалиционной войны такая ситуация является катастрофичной; еще более усугублялась она постоянным стремлением англичан оставить союзников в арьергарде и заботиться об их эвакуации по остаточному принципу. Не удивительно, что союзники платили англичанам тем же.

Кроме того, Дивайн в основном описывает сухопутную часть операции, куда меньше касаясь действий британского флота. Это тем более странно, если учесть, что сам Дивайн лично участвовал в этой эвакуации: он находился на катере, который трижды пересекал Ла-Манш для вывоза из Дюнкерка английских солдат. При немецких воздушных налетах он был ранен, а затем награжден солдатской медалью «За выдающуюся службу» — аналог нашей «За боевые заслуги». В 1941 году под влиянием впечатления от этих событий Дивайн написал роман «И солнце встретит их», а 17 лет спустя — сценарий художественного фильма «Дюнкерк», в котором вывел себя в качестве главного героя, шкипера маленького катера Чарльза Формана.

Заметно больше информации о морской части операции содержится в книге Э. Дж. Баркера «Дюнкерк. Великое бегство», вышедшей 18 лет спустя — в 1977 году. А ведь эта составляющая операции «Дина-

мо» представляет едва ли не больший интерес, нежели сухопутная: она демонстрирует проблемы, связанные с эмбаркацией большого количества войск даже в относительно «тепличных» условиях: при отсутствии активного натиска с фронта, полном господстве своего флота на море и наличии мощного авиационного прикрытия, наконец — на достаточно небольшом плече перевозок: даже по фарватеру расстояние от Дюнкерка до Дувра и Рамсгейта составляло всего 72 км.

* * *

Мировая военная история знает и другие примеры массовых эвакуаций под давлением противника. Долгое время самым знаменитым подобным случаем была эвакуация армии Джона Мура из Лакоруньи в январе 1808 года, во время Испанской кампании Наполеона. Продвижение Мура на Бургос сорвало планы Наполеона и заставило французов прекратить наступление на Севилью — но при этом его 25-тысячная армия попала под удар корпуса маршала Сульта и была вынуждена отходить к Лакорунье.

Когда после изнурительного марша через горы 11 января Мур вышел к этому порту на крайнем северо-западе Испании, выяснилось, что обещанный ему флот еще не прибыл. Мур организовал оборону на рубеже хребта Монте-Меро и смог нанести войскам Сульта серьезные потери — при первой атаке английских укреплений погибло до тысячи французов. Лишь 14 января началась посадка на корабли. Мур возглавлял арьергард, сумел удержать позицию

до прихода флота, 16 января, когда посадка на корабли была уже закончена, он был смертельно ранен вражеским ядром. В итоге основные силы Мура, 20 тысяч человек, были благополучно эвакуированы, а над могилой Мура по приказу Сульта французы поставили памятник.

Следующим примером массовой эвакуации стал вывоз британских и французских войск с Галлипольского полуострова в 1916 году. Здесь требовалось снять с побережья две группы войск: 90 тысяч человек из района бухты Сувла и около 43 тысяч человек с мыса Хеллес. Ситуация была и проще, и сложнее, чем в Испании век назад. Союзники удерживали прекрасно оборудованные оборонительные рубежи, прикрытые системой проволочных заграждений и хорошо организованным артиллерийским огнем. На побережье позади них имелись причалы, в течение всех восьми месяцев кампании успешно использовавшиеся для высадки подкреплений, выгрузки боевой техники, боеприпасов и снабжения.

Главной проблемой плацдармов была их малая глубина — теоретически, прорвав оборону, турки могли одним броском достичь берега. С другой стороны, присутствие мощного флота союзников позволяло поддерживать плацдармы одной лишь корабельной артиллерией. Наконец, эвакуация осуществлялась не под давлением противника, а из стратегических соображений: в распоряжении нового командующего войсками генерала Чарльза Монро было два месяца для ее подготовки. Кроме того, у британского флота имелось достаточно кораблей и посадочно-высадочных средств, чтобы ор-

ганизовать прием всех войск на борт в максимально короткий срок.

Эвакуация войск из района Сувлы проводилась с 10 по 19 декабря 1915 года. За первую неделю были отведены с фронта и погружены на суда 70 тысяч человек, в первую очередь из тыловых и артиллерийских частей, 159 орудий и несколько тысяч лошадей. К вечеру 19-го на берегу оставалось около 20 тысяч человек третьей очереди погрузки — по 10 тысяч в районе бухты Сувла и на участке Австралийско-Новозеландского корпуса (АНЗАК). окопы на переднем крае должны были оставаться в самый последний момент, а защитники уходили последовательно, небольшими группами, продолжая стрельбу для отвлечения внимания противника.

Погрузка последней очереди началась в 18 часов 45 минут. Отряды подходили к пристаням заблаговременно, по очереди, в строго назначенное время. Благодаря мерам маскировки и полнейшей тишине на берегу посадка совершалась без противодействия противника. Последними были отведены войска с передовых позиций — около 2000 человек на обоих участках. Эвакуация закончилась в половине пятого утра 20 декабря. Несмотря на ее исключительно удачное и организованное проведение, практически всю артиллерию, оставшуюся на плацдарме к вечеру 19 декабря, пришлось бросить: из 37 полевых пушек и гаубиц удалось погрузить на суда только три. На берегу осталось 250 лошадей и мулов и сотня повозок. Все склады были сожжены и взорваны. Эвакуация прошла без потерь.

Три недели спустя была проведена эвакуация плацдарма на мысе Хеллес. На этот раз ее пришлось осуществлять в несколько этапов и уже при

активном противодействии турок. Здесь находилось 32 тысячи англичан и 11 тысяч французов, а также 9200 животных (мулов и лошадей) и 193 орудия. В первую очередь эвакуировались французы. К 29 декабря были вывезены тылы, после чего началась эвакуация боевых войск — по 3000 солдат и 1000 лошадей каждую ночь. Обнаружив эвакуацию, 7 января турки атаковали плацдарм. Но атака была плохо организована, проводилась слишком малыми силами (одна 12-я пехотная дивизия) и была отбита огнем корабельной артиллерии.

К утру 8 января на всем плацдарме оставалось около полутора дивизий пехоты. Эвакуация последней очереди началась в 17 часов этого дня и закончилась в 5 утра 9 января. Потерь в личном составе не было, но на берегу пришлось взорвать склады, бросить 15 орудий, свыше 500 лошадей и 1500 повозок.¹

* * *

Итак, к маю 1940 года у англичан имелся богатый опыт успешных операций по эвакуации морем крупных сухопутных сил. Этот опыт подсказывал им, что решающим фактором в подобного рода действиях

¹ Мы сознательно не рассматриваем здесь опыт эвакуации войск в ходе Гражданской войны в России. Эвакуация белых армий из Севастополя в 1920 году и из Владивостока проводилась при отсутствии противодействия противника — отчасти вызванного вполне сознательным нежеланием возиться с огромным количеством пленных врагов и нелояльных представителей гражданского населения. Единственным примером «военной» эвакуации стал вывоз корпуса Улагая из Ачьева с 31 августа по 7 сентября 1920 года: в Крым было вывезено до 17 000 человек, основную часть которых составляли тылы, гражданское население и мобилизованные.

является господство на море — которым Британия обладала всегда и безусловно.

Вторым фактором является наличие причалов и небольших плавсредств, пригодных для погрузки с мелководья. Еще одним важным фактором являлась подготовка и организация отвода войск и их погрузки на корабли и суда. Было вполне очевидно, что ее надо планировать заранее, и важнейшую роль здесь будет играть дисциплина, отсутствие паники и строгое соблюдение флотом и сухопутными силами заранее разработанных планов.

Уже после Дюнкерка (или одновременно с ним) состоялись другие массовые эвакуации морем: англо-французских войск из Норвегии в 1940 году, британцев из Греции и с Крита в 1941 году, советских войск из Таллина, Одессы и с Ханко в том же году, немцев из Севастополя в 1944-м и из балтийских портов в 1945-м, наконец, 105-тысячной группировки «сил ООН» (10-й американский и 1-й южнокорейский корпуса) из Хыннама и Хамхына в Северной Корее в декабре 1950 года. Во многом они серьезно скорректировали английский опыт.

Во всех этих случаях эвакуация проходила успешно лишь при полном господстве на море и в воздухе. Активные действия авиации противника в перечисленных случаях сильно затрудняли эвакуацию — хотя в большинстве случаев полностью сорвать ее не могли. Зато огромную роль играло состояние флота, наличие быстроходных морских транспортов и, конечно же, расстояние от пункта погрузки до места доставки эвакуируемых.

При больших расстояниях важным фактором становилось время года — точнее, продолжитель-

ность темного времени суток, за которое суда могли погрузить эвакуируемых и отойти от берега на дистанцию, затрудняющую действия вражеской авиации. Наконец, существенную роль играла минная и навигационная обстановка, особенно если эвакуация происходила в «узких морях», подобных Ла-Маншу или Финскому заливу.

В ряде случаев эвакуацию войск осуществить не удалось либо вывезти смогли совсем незначительное количество людей: это Гонконг (декабрь 1941 года), Сингапур (февраль 1942 года), Батаан и Коррехидор (апрель — май 1942 года), Тобрук (июнь 1942 года), Севастополь (июль 1942 года), и наконец — капитуляция итало-немецких войск на мысе Бон в мае 1943 года.

Нетрудно заметить, что объединяет все эти случаи: полное господство противника в воздухе. Господство на море также играло заметную роль, но куда более существенным оказывалось длинное плечо эвакуации и нехватка плавсредств. Отметим, что эти обстоятельства роднят Тобрук с Севастополем — вдобавок падение этих крепостей произошло практически одновременно.

Вообще нетрудно заметить, что все сорванные эвакуации армий антигитлеровской коалиции пришлось на первую половину 1942 года — период их наибольших неудач. Поэтому невозможно отделаться от мысли, что немаловажным фактором стала деморализация командования, опустившего руки и не приложившего достаточно усилий для спасения хоть какой-то части своих солдат.

Особняком стоит капитуляция войск «Оси» в Северной Африке: это единственный случай, когда

германское командование даже не попыталось спасти свои войска. Оправданием ему служит тот факт, что к маю 1943 года союзники имели у берегов Туниса полное господство как на море, так и в воздухе, а плечо эвакуации было достаточно велико: от мыса Бон до Сицилии по прямой 120 км, а от портов Туниса и Бизерты до ближайшего порта на Сицилии (Марсала) — 200 км. Силы «Оси» могли иметь сколь угодно времени на подготовку эвакуации — но не имели средств ее осуществить.

Тем не менее даже в 1945 году немцы приложили все усилия, чтобы вывезти из портов восточного побережья Балтики (Виндава, Либава, Пиллау, Данциг, Готенхафен) максимум не только солдат, но и гражданского населения. Для этого они имели достаточно боевых кораблей и огромный транспортный флот, а также длинные зимние ночи. Но наряду с противодействием советской авиации и торпедных катеров важным фактором в этом случае стала необходимость удерживать сухопутную оборону. Вывозить можно было тылы, оборудование, вспомогательные части — но снимать боевые подразделения с фронта означало риск его прорыва. А в этом случае войска противника (и в первую очередь его подвижные танковые силы) выходили к местам погрузки раньше, чем сюда придут отступающие войска.

Серьезно осложнила эвакуацию и моторизация армии. В первую очередь ее следствием стал рост разницы в подвижности между авангардами и тылами (даже моторизованными). Но и при полностью равной скорости движения сторон время на преодоление расстояния от места прорыва до пункта эмбаркации неизбежно сократилось — то есть ко-

мандование эвакуируемых сил теперь имело меньше времени на организацию своих действий. А этот фактор, как мы увидим впоследствии (уже при описании эвакуации Валхерена), при любом отступлении стал играть огромную роль...

* * *

Настоящая книга не является полным и исчерпывающим исследованием эвакуации из Дюнкерка. Это лишь общий очерк, призванный дать комплексное представление о событиях в Голландии, Бельгии и Северной Франции в мае 1940 года, а также поставить их в стратегический контекст кампании на Западном фронте. Кроме того, описание действий английских, французских, бельгийских войск неизбежно побуждает сравнить их с действиями советских войск в аналогичной ситуации год спустя — в ходе операции «Барбаросса»...