



# ЛИНКОРЫ

# ФЮРЕРА



СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА







**ИГОРЬ БУНИЧ**

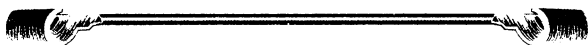


**ЛИНКОРЫ**

**ФЮРЕРА**



**СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**



МОСКВА ■ ЯУЗА ■ ЭКСМО



2006

ББК 68.54  
Б 91

Разработка серийного оформления А. Козаченко

В книге использованы фотоматериалы  
из архива Игоря Бунича

**Бунич И.**

Б 91 Линкоры фюрера. — М.: Яуза, Эксмо.  
2006. — 256 с. — (Исторические бестселлеры  
Игоря Бунича).

**ISBN 5-699-16221-6**

Новая книга Игоря Бунича «Линкоры фюрера» — это захватывающее и талантливое описание очередной попытки завоевания мирового господства на море во Второй мировой войне. Это целая серия боевых эпизодов, которые, казалось, роковым образом качнут чашу весов в ту или иную сторону...

«Бисмарк», «Тирпиц», «Шарнхорст», «Гнейзенау» — основные, но не единственные герои этого повествования — предстанут перед вами своей яркой и драматической судьбой.

**ББК 68.54**

© Бунич М. Ф., 2006

© ООО «Издательство «Яуза», 2006

**ISBN 5-699-16221-6**

© ООО «Издательство «Эксмо», 2006



## ВСТУПЛЕНИЕ

«Англичане никогда не проигрывают. Даже обращенные в бегство, они неожиданно возвращаются и с яростной неукротимостью снова рвутся в бой».

*Из донесения венецианского посла  
во Францию дожу от 8 апреля 1588 года...*

### I

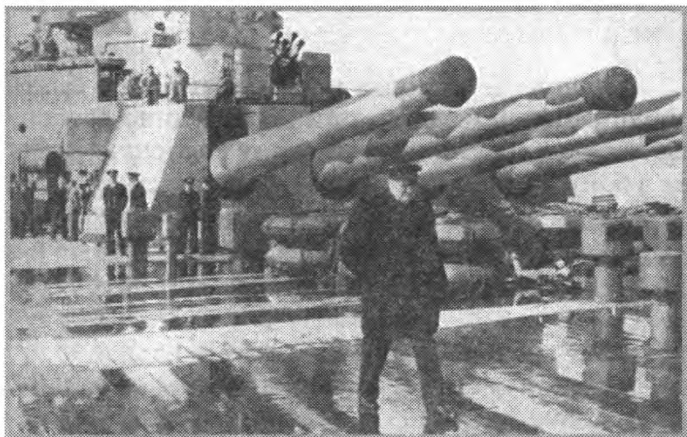
## ДАУНИНГ-СТРИТ, 10

В это утро, 18 января 1942 года, Лондон проснулся одетый инеем. Небо было хмурым от туч, в морозном воздухе пахло свежесвыпавшим снегом.

Непрекращающиеся бомбардировки 1941 г. ко всеобщему удивлению завершились достаточно спокойным, хотя и напряженным, но традиционно радостным Рождеством. Далеко не всем удалось отдохнуть в этот день, скинув с себя хоть ненадолго смертельное напряжение продолжающейся уже третий год войны. В том числе и премьер-министру Великобритании Уинстону Черчиллю. В этот день ему пришлось работать практически круглосуточно.



Теперь, в январе 1942 г., Черчилль уже ни- сколько не сомневался в том, что война будет вы- играна. «Прошли времена, когда мы сражались в одиночку, – записал премьер в своем дневнике. – Два мощных союзника – Россия и Соединенные Штаты – стояли отныне на нашей стороне, желая,



*Сэр Уинстон Черчилль на палубе линкора «Принс оф Уэллс»*

как и мы, сражаться до конца. Такая расстанов- ка сил неизбежно приведет к победе».

И хотя на всех фронтах обстановка была уд- ругающе безрадостной, а после падения Синга- пура и гибели «Рипалса» и «Принс оф Уэллса» даже пахивала катастрофой, премьер не терял оптимизма.

Черчилль подошел к большой карте, висевшей на стене его кабинета, и отыскал глазами немец- кий порт Киль на Балтийском море. По данным разведки именно там находился немецкий лин- кор «Тирпиц» – самый крупный боевой корабль,



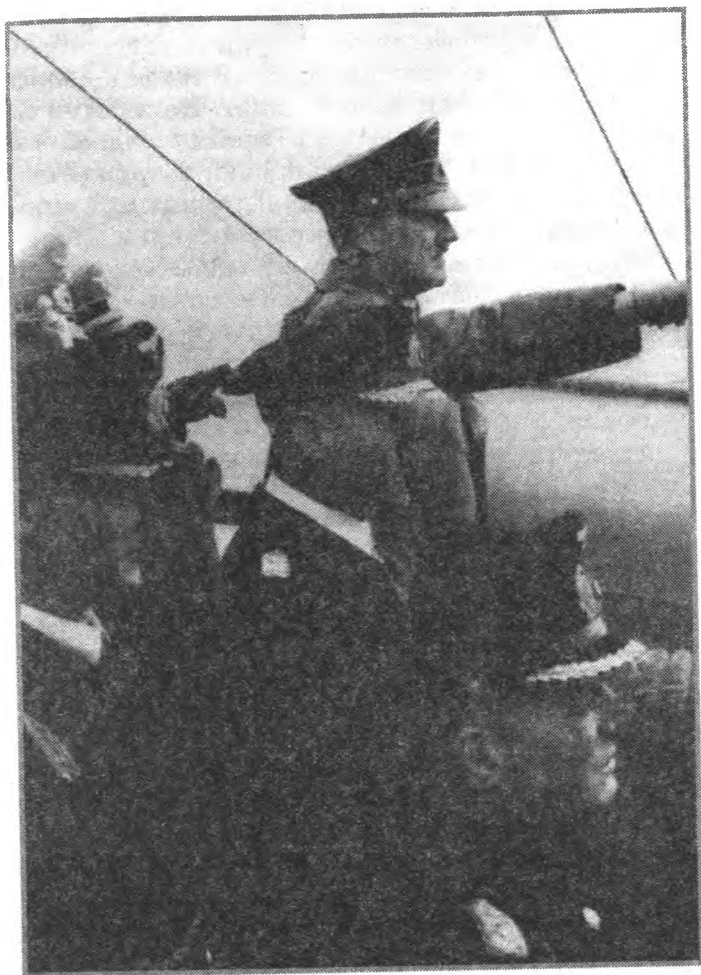


оперирующий в европейских водах. По своим размерам и вооружению «Тирпиц» уступал разве только японским линкорам «Ямато» и «Муса-си» водоизмещением по 72 000 т. Но те были далеко – на Тихом океане, а «Тирпиц» рядом.

Закованный в мощную броню, вооруженный восемью 380-мм орудиями, «Тирпиц» мог уничтожить практически любого противника, оставаясь неуязвимым для ответного огня. Как собираются использовать это страшное оружие Адольф Гитлер и гросс-адмирал Редер?

Пошлют ли они его в Норвегию для уничтожения союзных конвоев, идущих в Россию, или направят в Атлантику для ударов по союзному судоходству? Если это так, то пойдет ли «Тирпиц» на прорыв в Атлантику тем же маршрутом вдоль северного побережья Исландии и через Датский пролив, как это сделали в свое время «Бисмарк» и «Принц Ойген»? С «Бисмарком», слава Богу, было при этом покончено, хотя, чтобы достичь этого, адмиралу Тови пришлось несколько суток гоняться за германским линкором со всем Флотом Метрополии, то теряя его, то снова находя на безбрежных просторах Атлантики. При этом было задействовано большое количество самолетов с береговых баз и двух авианосцев. И только чистая случайность позволила остановить и уничтожить «Бисмарк». Нет, не было ни малейшего повода гордиться подобной победой, за которую к тому же пришлось заплатить гибелью линейного крейсера «Худ», символизирующего морскую мощь Британской Империи.

А теперь готовился выйти в море однотипный с «Бисмарком» линкор «Тирпиц», сковав в Скапа-Флоу основные силы Флота Метрополии. Бри-



*5 мая 1941 г. Адольф Гитлер на борту «Бисмарка»  
в окружении немецких адмиралов*

танскому премьеру была невыносима сама мысль о том, что где-то вообще существует линкор, пре-



восходящий по боевой мощи самые крупные корабли флота Его Величества.

Разведка предупреждала, что «Тирпиц» находится уже в полной готовности к выходу в море.

Если он выйдет в океан, то Флот Метрополии выполнит свой долг. Но вероятнее было то, что Гитлер пошлет «Тирпица» в один из норвежских фиордов, где за защитой минных полей и многослойных сетевых заграждений, куда не сможет прорваться ни один надводный корабль или подводная лодка, «Тирпиц» превратится в постоянно действующую угрозу, сковывающую огромные силы союзников.

Однако это отнюдь не означало, что не существовало способа уничтожить это бронированное чудовище.

Английские линкоры «Куин Элизабет» и «Валиэнт» были атакованы и повреждены человекоуправляемыми торпедами, доставленными к месту действия, видимо, подводной лодкой. Такая методика была совсем не нова.

Начиная с 1940 г., в Англии полковник Джефрис вместе с офицерами Королевского флота работал над созданием сверхмалых подводных лодок, имеющих шлюзовые камеры, через которые диверсанты в легководолазном снаряжении могли бы покинуть лодку для установки мин под килем стоящего на якоре корабля, а затем вернуться назад или, как это сделали итальянцы, сдать в плен.

Черчилль снова сел за письменный стол и стал писать:

«Лондон, 18 января 1942 г.

Премьер-министру генералу Исмею.

Прошу держать меня в курсе всех событий, касающихся действий подводных диверсантов про-



тивника, и прислать более подробное донесение о нападении итальянцев на наши корабли в Александрии.

В начале войны у полковника Джеффриса было по этому поводу несколько замечательных идей, которые, однако, не были приняты во внимание. Неужели мы, готовясь к контрнаступлению в этой войне, менее оснащены научным обеспечением военной техники, чем итальянцы. Думаю, что дела обстоят совсем наоборот. Прошу подробно информировать меня об обстановке».

Черчилль, которому приходилось думать о массе других вопросов: о поставке вооружений в Россию, о высадке союзников в Африке, о планируемом создании Тихоокеанского военного совета, о наладке деятельности англо-американского Объединенного комитета начальников штабов и о многом другом, продолжал постоянно возвращаться мыслями к линкору «Тирпиц». Немецкий суперлинкор всплывал в памяти при самых неожиданных обстоятельствах. Почему, например, Адмиралтейство в своих донесениях упорно продолжает называть корабль «Адмирал фон Тирпиц», когда его название просто «Тирпиц»? Радисты, дешифровщики и даже стенографистки только понапрасну теряют время на написание столь длинного названия...

А между тем сам «Тирпиц» уже вторую ночь находился в Норвегии, в стране, которую Гитлер как-то назвал «зоной судьбы». Но Черчилль об этом еще ничего не знал.



## II

### НА БОРТУ «ТИРПИЦА»

С вечера 16 января «Тирпиц» стоял на якоре в глубине Фаеттен-фиорда, являющимся одним из четырех «аппендиксов» Трондхейм-фиорда.

Командир линкора капитан 1 ранга Карл Топп служил на флоте с 1914 г. В начале прошлой войны он командовал подводной лодкой в Средиземном море, затем плавал на миноносцах, а в конце войны служил штурманским офицером на крейсере «Эмден».

Резко очерченные черты лица, мощный подбородок и бычья шея говорили о командире линкора как о сильном и волевом человеке, казалось, самой судьбой предназначенным командовать таким кораблем, как «Тирпиц». Капитан 1 ранга Топп принял командование линкором 25 февраля 1941 г., когда состоялась официальная передача «Тирпица» флоту от военно-морской верфи в Вильгельмсгафене. Подъем флага на новом линкоре вместе с командиром приветствовали и другие старшие офицеры корабля: старший помощник командира капитан 2 ранга Пауль Дювель, старший артиллерист капитан 3 ранга Роберт Вебер, старший инженер-механик капитан 2 ранга Оскар Штельмахер, старший штурман капитан 3-го ранга Вернер Кеппе и инженер-электротехник капитан 3 ранга Пауль Штайнбихлер. Эти офицеры наблюдали за достройкой корабля, тщательно следя за монтажом машин, механизмов, артиллерии и прочего оборудования гигантского корабля.



*Командир «Тирпица» капитан 1 ранга Карл Топп*

Карл Топп гордился от сознания того, что именно он избран для командования «Тирпицем». Он знал, что объявленное официально водоизмеще-



ние корабля в 35 000 т не соответствует действительности. Даже без горючего и боезапаса «Тирпиц» имеет 43 000 т водоизмещения, а с полной нагрузкой оно доходит до 56 000 т.

Требовались многие недели, чтобы изучить этот гигантский корабль во всех деталях. Тысячи раз капитан 1 ранга Топп проходил по палубам и коридорам линкора, спускался в его огромное чрево, где рокотали мощные машины, поднимался на мостик и в боевую рубку и на КДП, где был смонтирован огромный дальномер.

На 251 м тянулся «Тирпиц» от носа до кормы. Ширина его составляла 36 м, осадка достигала 11 м.

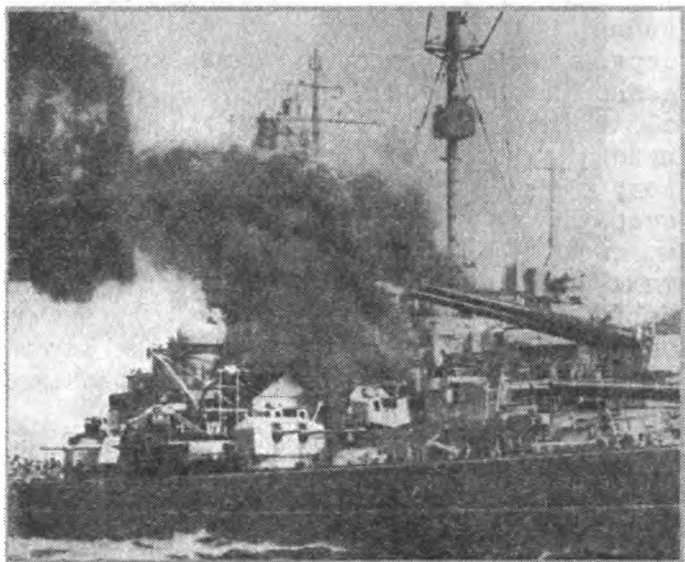
И Карл Топп, и его офицеры были в полной уверенности, что такой корабль, как «Тирпиц» является практически непотопляемым. Благодаря мощной броне и продуманной системе продольных и поперечных переборок «Тирпиц» был абсолютно водонепроницаемым. Бортовой броневой пояс шириной 4 м и на 2 м уходящий под воду надежно прикрывал от неприятельских снарядов все жизненноважные части корабля: машины, посты управления энергетикой, артиллерийские погреба и барбеты башен. Легкая броня верхней палубы должна была гасить энергию взрывов авиабомб, прежде чем те могли бы достигнуть главной брони корабельной цитадели.

Подобная эйфория продолжалась до 28 мая 1941 г., когда, вернувшись с испытаний в море, на «Тирпице» узнали о доблестной гибели их одноклассника «Бисмарка». Это известие шокировало и напугало всех. Особенно тот факт, что из 2400 человек экипажа «Бисмарка» спаслось не более ста моряков.



Правда, позднее пришли более успокаивающие известия. Англичанам просто повезло! Причем повезло невероятно. Торпеда, выпущенная одним из самолетов авианосца «Арк Ройял», заклинила «Бисмарку» положенный на борт руль. Но корабль продолжал сражаться до последнего снаряда. Затем экипаж, не спустив боевого флага, открыл кингстоны и сам отправил линкор на дно.

Капитан 1 ранга Топп хорошо знал боеспособность своего корабля и мастерство комендоров, способных поражать цель с первого залпа. Боевая подготовка артиллерийских офицеров и комендоров была не хуже, чем на «Бисмарке», который одним залпом отправил на дно гордость британского флота линейный крейсер «Худ».



*Линкор «Теннесси» проводит учебные стрельбы из башен главного калибра «Цезарь» и «Дора»*





С мостика «Тирпица» Топп наблюдал, как матросы покрывают маскировочными сетями двухорудийные башни главного калибра: «Антон» и «Бруно» в носовой части корабля, «Цезарь» и «Дора» — на корме. По бортам таким же образом были замаскированы шесть двухорудийных 150-мм башен вспомогательного калибра.

Только восемь сдвоенных 105-мм зенитных установок смотрели стволами в небо на случай внезапного появления самолетов противника. В полной боевой готовности находились шестнадцать 37-мм и восемьдесят 20-мм зенитных автоматов.

Карл Топп надеялся вскоре выйти в море, ожидал приказа командования, которое поставит перед ним соответствующую задачу или предоставит полную свободу действий. Тогда он покинет Фаеттен-фиорд и пойдет навстречу союзным конвоям в арктических водах. Если повезет, ему удастся потопить тяжелый крейсер или даже линкор противника, а затем вырвется в Атлантику на соединение с эскадрой, стоявшей в Бресте.

Фаеттен-фиорд, или Аазен-фиорд, как бы его ни называли, в самом широком месте составлял около 400 м. А на месте якорной стоянки «Тирпица» ширина фиорда была всего 200 м. На берегу неподалеку пролегали железная и шоссейная дороги. По шоссе мало кто ездил, но по железной дороге дважды в день шли поезда, нарушая своим рокотом величественную тишину северного ландшафта. С корабля было видно, как за берегами мелькают вагоны, исчезая в направлении Трондхейма или Штейнквера.

Конечно, капитан 1 ранга Топп предпочел бы якорную стоянку вдали от любых дорог, а тем более таких крупных городов, как Трондхейм.



Более того, всего в 60 километрах от фиорда пролегла шведская граница, а это означало, что прибытие «Тирпица» в фиорд очень скоро станет известно англичанам.

Топп осмотрел вверенный ему корабль с берега и остался доволен: закамуфлированный корпус линкора почти полностью сливался с цветом утесов, на фоне которых он стоял.

На фоне скал стоял серый корабль, а серое небо отражалось в серой воде фиорда, создавая единую серую массу, в которой терялся даже такой огромный корабль, как «Тирпиц».

Беспокоило другое. Корабль покинул Киль столь поспешно, что оставил на базе огромное количество необходимых запчастей и оборудования. Но другого выхода не было. Задержись линкор в Киле, английские бомбардировщики могли его потопить еще до первого выхода в море. Конечно, Топп понимал, что «Тирпиц» слишком рано введен в строй.

Ходовые испытания «Тирпица» не были удовлетворительны на все сто процентов. Командование же хотело как можно быстрее ввести корабль в боевое использование, а это привело к тому, что многие важные работы пришлось завершать на ходу, где их невозможно было провести столь качественно, как на верфи.

Кроме беспокойства, командир «Тирпица» испытывал и некоторое разочарование. Он и его офицеры, откровенно говоря, были более настроены на прорыв в Атлантику. Причем не так, как это сделал «Бисмарк», обходя Англию с севера и волоча за собой целый хвост из преследующих его кораблей противника, а прямо через Ламанш в Брест. Вся проработка такого прорыва под носом у англичан была сделана и направлена в штаб во-



*Линкор «Тирпиц» в норвежском фиорде*

енно-морской группы «Ост» на утверждение. Когда Топпа и флагманского штурмана капитана 2 ранга Бидлингмайера – страстного сторонника варианта прорыва через Ламанш – вызвали в канун Рождества на совещание в штаб группы «Ост», они оба были уверены, что высшее командование утвердит именно этот план.

Направляясь на совещание, командир «Тирпица» и флагманский штурман еще не знали, что их смелый план был отклонен, но не в штабе группы «Ост», а в «Волчьем логове», где гросс-адмирал Редер в присутствии генерал-полковника Йодля настоял перед Гитлером, чтобы «Тирпиц» был послан в Трондхейм, хотя сам накануне предлагал направить линкор в Атлантику. Доводы главкома были следующими: нехватка топлива и прикрытия с воздуха увеличивает вероятность того, что и «Тирпица» может ожидать судьба «Бисмарка». Гитлер, опасавшийся высадки англичан в Норвегии, согласился, но оконча-



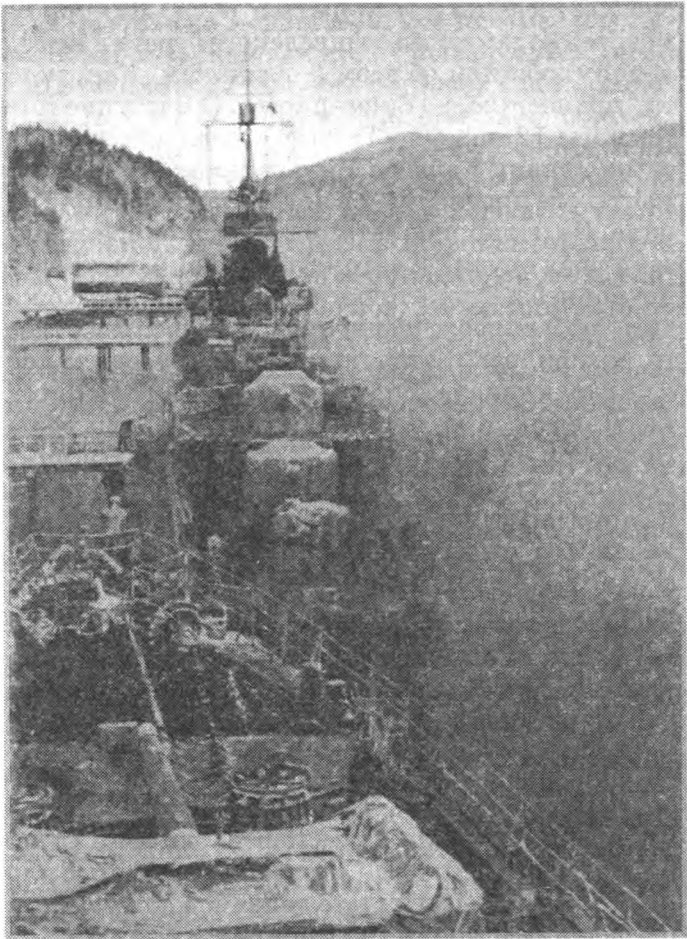
тельное решение было принято лишь 29 декабря, то есть за день до того, когда офицеры «Тирпица» были вызваны на совещание. Адмирал Редер привел дополнительные доводы: немецкие войска в Норвегии почти полностью снабжаются по морю, что позволяет англичанам не только перехватывать и топить немецкие суда в районе между Бергенем и Нарвиком, но даже высаживать в данном районе диверсионные десанты-предвестники ожидаемой крупной высадки. Присутствие же «Тирпица» в районе Трондхейма дало бы следующие преимущества.

1. Трондхейм расположен на полпути между Скагерраком и Нарвиком. Таким образом, «Тирпиц» сможет защитить побережье северной Норвегии от нападения как со стороны арктических вод, так и с Северного моря.

2. Само присутствие «Тирпица» в этом районе будет сковывать в Скапа-Флоу и Северной Атлантике крупные военно-морские силы противника, препятствуя их переброске на другие театры военных действий – в Средиземное море и на Тихий океан. Давя на противника своим присутствием, «Тирпиц», кроме, того сможет постоянно нападать на союзные конвои, идущие в Россию.

По плану главкома, утвержденному Гитлером, «Тирпиц» должен был выйти в море 10 января, о чем и поведали капитану 1 ранга Топпу и сообщили в штабе военно-морской группы «Ост», вручив соответствующий приказ. Приказ есть приказ, и как бы ни был разочарован капитан 1 ранга Топп, ему ничего не оставалось делать, кроме как подчиниться.

Впрочем, разочарования вскоре забылись в ходе лихорадочных работ при подготовке к выходу в море.



*Обледеневшие немецкие эсминцы в норвежском фиорде*

Корабль необходимо было максимально разгрузить, чтобы он мог пройти каналом Кайзера Вильгельма, соединявшим Балтийское море с Северным и тянувшимся на 99 километров. О пути че-



рез Каттегат не могло быть и речи. Линкор бы мгновенно заметили со шведского берега и немедленно сообщили об этом англичанам. Как, кстати, произошло с «Бисмарком». С наступлением темноты 12 января «Тирпиц» медленно двинулся по каналу Кайзера Вильгельма. Его высокие мачты еле протиснулись под мостом Принца Генриха. На полностью затемненном линкоре стволы зенитных орудий и автоматов угрюмо смотрели в ночное небо. От англичан всегда можно было ожидать любых неожиданностей. В боевой готовности находились и зенитные батареи, расположенные вдоль канала. Борту линкора задевали о стенки шлюзов, а под килем почти не было воды. Несмотря на все предосторожности, «Тирпиц» в нескольких местах своротил стены дебаркадера, и капитан 1 ранга Топп облегченно вздохнул, когда корабль отдал якорь на Шиллинг-рейде. Простояв там несколько часов на якоре, «Тирпиц» пополнил запасы топлива и взял на борт часть грузов, выгруженных для прохода через канал.

На рассвете 14 января линкор снялся с якоря. Стояла чудесная погода. Корабль медленно двинулся за тральщиками, когда неожиданно пришло сообщение о приближении 30 английских бомбардировщиков. Пройдя на большой высоте в направлении Вильгельмсгафена, ни один из них не заметил линкора. Самолеты бомбили Вильгельмсгафен, где открыто делались ложные приготовления к приему «Тирпица».

К полудню погода начала портиться и под прикрытием низкой облачности линкор без всяких происшествий добрался до приготовленной ему якорной стоянки в Фаetten-фиорде...

С левого крыла командного мостика капитан 1 ранга Топп смотрел на заснеженные сопки, от-



ражающиеся в спокойной, как в озере, воде фиорда. Хлопьями падал снег, все плотнее окутывая корабль и скрывая его от посторонних глаз.

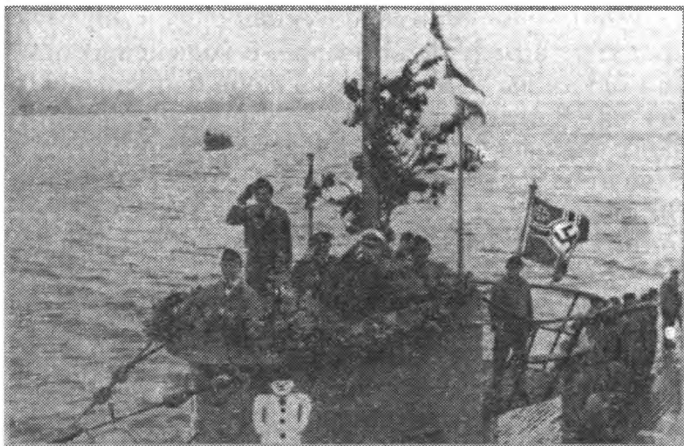
На огромном стальном острове, каким является «Тирпиц», живут и работают 2400 человек. Многие из них находятся на борту со времени достройки, получив хорошую закалку и морскую практику в Балтийском море. В ходе испытаний они однажды находились в море непрерывно в течение 8 недель, что позволило кораблю и экипажу слиться в единое целое. Теперь они готовы идти в бой и к победе во имя Фюрера и Германии. Но длительная стоянка в фиорде может неблагоприятно сказаться на боеготовности экипажа. Необходимо чем-то занять людей – лучше всего играми и спортивными соревнованиями, как на борту, так и на берегу. Следует также провести для матросов серию докладов, организовать просмотр кинофильмов...

Топпу известно, что офицеры и матросы зовут его за глаза «Чарли» и любят, посмеиваясь, вспоминать один эпизод, произошедший во время испытаний на Балтике, когда вблизи «Тирпица» неожиданно всплыла подводная лодка. Забавно было видеть с мостика такого гиганта, как «Тирпиц», качающуюся на волнах подводную лодку. Слон и блоха! Это оказалась подводная лодка «U-156» под командованием капитана 3 ранга Вернера Хартенштейна – печально знаменитого потоплением лайнера «Лакония». Как и положено младшему по чину, Хартенштейн приветствовал «Тирпица» и его командира.

В соответствии с правилами приветствие было передано сигналом, начинающимся с двух букв «К» – «командир–командиру». В ответном приветствии капитан 1 ранга Топп упустил сигнал



из двух «К» и Хартенштейн, видимо, обиделся. Можно ли сравнить командира маленькой лодки и огромного линкора? Схватив мегафон, Хартенштейн прокричал в него: «“К” к “К”. А так вы можете?» – и погрузился.



*Возвращение из боевого похода немецкой подводной лодки U-201 под командованием капитан-лейтенанта Адальберта Шнее. Венок из дубовых листьев вокруг рубки символизирует победы лодки*

Топп громко рассмеялся, и эта история быстро распространилась по всему кораблю...

Оставив мостик линкора в распоряжении вахтенного офицера, Карл Топп спустился в свою каюту, а вернее – в помещение, являющееся его рабочим кабинетом. Вделанные попарно в переборки плафоны освещали командирский салон мягким светом. К салону примыкала каюта, где была спальня командира и его ванна. Подобные же помещения были предусмотрены и для адмирала, которого в данный момент на борту «Тир-





пица» не было. Между рабочими и жилыми помещениями командира и адмирала располагалась кают-компания, предназначенная для адмирала, его штаба и командира корабля. На переборках кают-компания висели два больших портрета в золоченых рамах. На одном из них был изображен гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц в парадной форме: большой лысый череп, высокий лоб мыслителя, белые усы и большая раздвоенная борода, ниспадающая на белые обшлага парадного кителя, блестящего от многочисленных звезд и крестов.

Рядом портрет Адольфа Гитлера. Фюрер был на борту «Тирпица» лишь однажды. Тогда капитану 2 ранга Дювелю и посчастливилось сделать этот снимок. Такой же портрет Фюрера повешен в офицерской кают-компания и в каюте самого Дювеля...

Карл Топп уселся за свой письменный стол, скользнув взглядом по фотографии молодого матроса, стоявшей перед ним. Это – его старший сын, служащий сейчас на флоте санитаром и мечтающий стать врачом. Задержав на мгновение взгляд на фотографии сына, капитан 1 ранга Тропп развернул на столе карту Трондхейм-фиорда.

В 30 километрах от якорной стоянки «Тирпица» находится город Трондхейм с 50 тысячами жителей, существующих, главным образом, за счет рыболовства. Норвежские траулеры днем и ночью бороздят фиорд во всех направлениях, а характерный стук их паровых машин временами доносится и до Фаеттен-фиорда.

А за островом Сальтей идут регулярные линии каботажных пароходов, перевозящих пассажиров с берега на берег и между рыбацкими дерев-



нями. Запретить все это невозможно, поскольку, во-первых, подобная мера будет означать угрозу голодной смерти для тысяч норвежцев, а во-вторых, наплодит новых врагов Рейха, которых и без того предостаточно.

В сорока милях западнее Трондхейма, при входе в фиорд, находятся две рыбацких гавани: Арденес – на юге и Гессельвик – на севере.

В обоих пунктах развернуты береговые батареи, а сторожевые корабли производят осмотр всех норвежских судов при входе и выходе из фиорда, проверяя судовые документы и разрешения на выход в море, пестрящие десятками штампов и подписей.



*Английские бомбардировщики «Ланкастер МК I»*

Зная все это, капитан 1 ранга Топп все-таки не был уверен в надежности охранительных мер. Никто не в состоянии сказать, сколько английских разведчиков находится в этой оккупированной стране, и в Трондхейме в частности? Сколько их скрывается под крышами аккуратных домов, разбросанных по глухим горным селениям?



Можно полагать, что англичане уже знают о стоянке «Тирпица» в фиорде. Уже завтра можно ожидать визита английских самолетов-разведчиков, которые будут производить аэрофотосъемку фиорда. А затем уже следует ждать бомбардировщиков. Воздушного же прикрытия у линкора нет фактически никакого. Несколько истребителей Люфтваффе, находящихся на авиабазе Боде, эту задачу решить не в состоянии. Поэтому Топп приказал поднять на всех вероятных путях подхода самолетов противника аэростаты воздушного заграждения. С одной стороны, это демаскирует линкор, а с другой — обеспечит ему хоть какую-то защиту. 2400 человек на борту «Тирпица» ждали приказов капитана 1 ранга Топпа, надеясь, что он приведет их к победе, и Топп надеялся не подвести их ожиданий. Он приведет их к победе и вернется в Германию адмиралом.

Адмирал Карл Топп! Звучит неплохо.

*Из книги Леонси Палларда  
«Уничтожить “Тирпиц”!»  
Авторизованный перевод автора*



## БИСМАРК

*(Бисмарк Отто Леопольд Эдуард фон, князь Шенгаузен, герцог Лауенбургский (1815–1898) – выдающийся немецкий государственный деятель, канцлер, объединивший Германию в единое государство.)*

### «БИСМАРК»

**Водоизмещение:** 50 129 т (в полной боевой нагрузке).

**Главные размерения:** 241, 55×36×9,99 м.

**Скорость максимальная:** 30,12 узла.

**Вооружение:** восемь 15-дюймовых (380-мм)/47 орудий в четырех двухорудийных башнях, расположенных попарно в носу и корме; двенадцать 5,9-дюймовых (150-мм)/55 орудий в шести двухорудийных башнях; шестнадцать 4,1-дюймовых (105-мм)/65 орудий в спаренных установках;

двенадцать 20-мм зенитных автоматов;

четыре гидросамолета «Арадо-196».

**Бронирование:** Борта – 320 мм.

Башни – 356 мм.

Палуба – 80–95 мм.



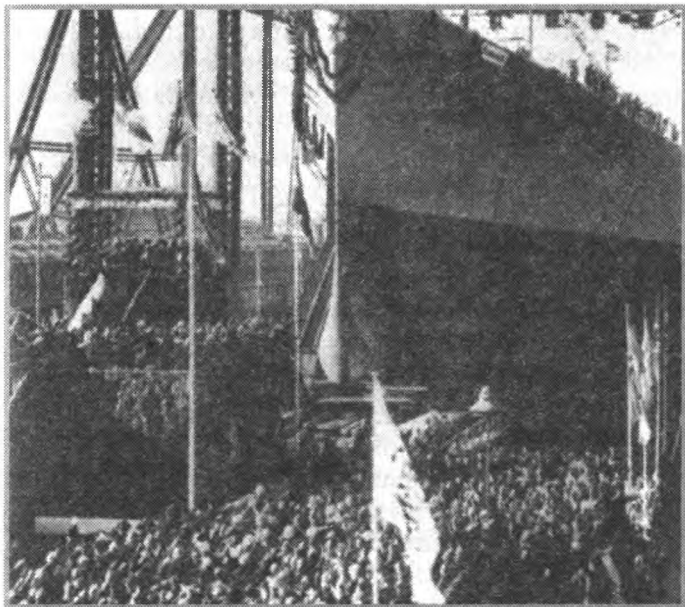
**Дальность плавания:** 9500 миль на скорости 19 узлов при полном запасе топлива 8167 т.

**Экипаж:** 2092 человека.

Линейный корабль «Бисмарк» был заложен 1 июля 1936 г. на заводе фирмы «Блом и Фосс» в Гамбурге.

Корабль был спущен на воду 14 февраля 1939 г. в присутствии Гитлера. Крестная – Доротея фон Левенфельд, внучка князя Отто фон Бисмарка. Достроечные работы, несмотря на начавшуюся войну, шли быстро и четко по запланированному графику.

29 августа 1940 г. линкор вошел в строй, а 15 сентября покинул Гамбург, перейдя в Кильскую бухту для проведения испытаний.



*«Бисмарк» перед торжественным спуском. 1939 г.*



9 декабря 1940 г. «Бисмарк» вернулся на завод «Блом и Фосс» для устранения выявленных дефектов и окончательной оснастки.

С 24 января 1941 г. по 6 марта корабль не мог вернуться в Киль для проведения окончательных испытаний и учений из-за блокирования Лильского канала затонувшим торговым судном. Необычно суровая зима и сложная ледовая обстановка в канале не давали возможности поднять это судно и освободить канал.

Успех рейда в Атлантику «Шарнхорста» и «Гнейзенау» побудил немецкое морское командование попытаться этот успех развить, послав на борьбу с английским судоходством мощное соединение надводных кораблей в составе «Бисмарка», «Тирпица», «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Планируемый рейд наряду с дальнейшей активизацией действий немецких подводных лодок в Атлантике должен был, по замыслу немецкого командования, окончательно подорвать военные усилия англичан, принудив их к прекращению войны на немецких условиях.

При прорыве в Атлантику линкоры должны были выйти из Балтийских баз, а линейные крейсера – из Бреста. Соединившись в заранее условленном месте, эти корабли, координируя свои действия с «волчьими стаями» подводных лодок, должны были полностью парализовать английское судоходство в Атлантике, оставаясь в океане столько, сколько позволит обстановка. Начало операции было назначено на период новолуния 25 апреля, когда условия для прорыва в Атлантику выглядели особо благоприятными. План был очень смелым и оптимистичным, поскольку его составители не могли предвидеть многих грядущих событий. Первой помехой стало то, что



«Тирпиц», официально введенный в строй 25 февраля 1941 г., не мог стать полностью боеготовым раньше осени. Кроме того, англичане, знавшие об этом плане и справедливо опасавшиеся начала его выполнения, делали все от них зависящее, чтобы не дать ему осуществиться. Для начала они усилили воздушные налеты на Брест и быстро добились успеха. «Гнейзенау» получил торпеду в корму и вышел из строя почти на полгода. Поставленный в док линейный крейсер получил дополнительные повреждения от попадания авиабомб. Дефекты котлов «Шарнхорста» также оказались более серьезными, чем предполагали планировщики, а потому оба линейных крейсера не смогли принять участие в предстоящей операции.

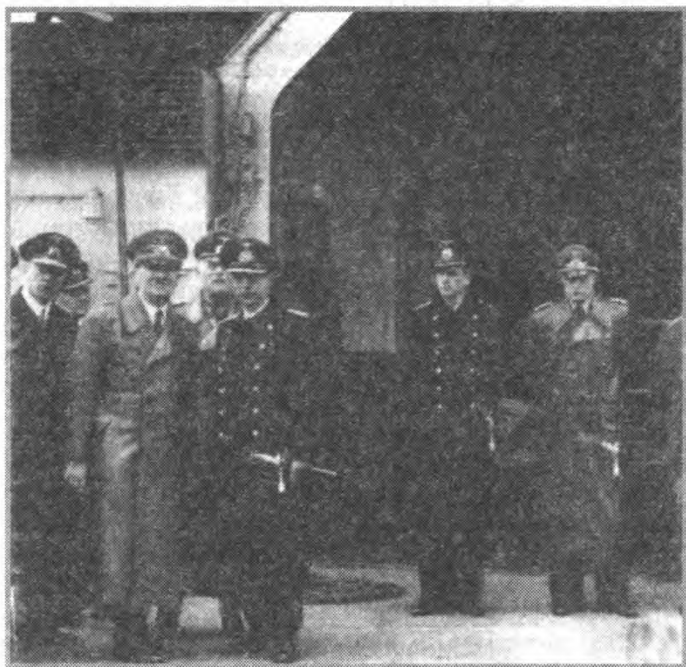
22 апреля 1941 г. план операций был пересмотрен и было решено, что в ней примут участие только два корабля: линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген».

23 апреля 1941 г. взрывом магнитной мины на «Принце Ойгене» была повреждена муфта главного вала, что снова отложило начало операции.

14 мая потребовала ремонта одна из крановых стрел на «Бисмарке», что отсрочило начало операции еще на трое суток.

Тем временем 5 мая 1941 г. Адольф Гитлер лично проинспектировал линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц», специально прибыв по этому случаю в Готенгафен. Зловеще бросалось в глаза отсутствие при этом гросс-адмирала Редера. Гитлера сопровождал адмирал Лютьенс, которому предстояло вести «Бисмарк» и «Принц Ойген» в бой.

18 мая, собрав совещание на борту «Бисмарка», адмирал Лютьенс посвятил в подробности предстоящей операции, получившей кодовое на-



*Фюрер на борту «Бисмарка»  
в окружении офицеров корабля*

звание «Рейнübung» (Рейнские учения), старших офицеров «Бисмарка» и «Принца Ойгена». Адмирал пояснил, что для прорыва в Атлантику он намерен пройти Норвежским морем и Датским проливом между Исландией и Гренландией. При этом, если позволит погода, он не намерен останавливаться в Норвегии, — план операции предусматривал дозаправку топливом в Норвегии. Адмирал предполагал пополнить запасы топлива с танкера «Вайссенбург» перед входом в Датский пролив.





Покинув гавань, оба корабля встали на якорь на внешнем рейде, где дозаправились топливом. «Бисмарк» при этом недопринял примерно 200 т топлива из-за выхода из строя одного из топливоприемных шлангов.

Первым ушел с внешнего рейда «Принц Ойген», проведя у побережья проверку размагничивания. Глубокой ночью к тяжелому крейсеру присоединился «Бисмарк». На рассвете «Принц Ойген» и «Бисмарк» вернулись на внешний рейд. С наступлением темноты «Принц Ойген» ушел в море, а 19 мая в 20:00 за ним последовал «Бисмарк». В понедельник 19 мая оба корабля встретились у мыса Аркона (о. Рюген). Туда же прибыли два эсминца сопровождения и флотилия тральщиков.

На «Бисмарке» командир корабля капитан 1 ранга Эрнст Линдеман обратился по боевой трансляции к экипажу, впервые информировав моряков, что корабль уходит в трехмесячный рейд против английского судоходства в Атлантике.

Весь день отряд немецких кораблей продолжал идти по Балтике в северо-западном направлении и в ночь с 19 на 20 мая вошел в пролив Большой Бельт. К полудню 20 мая при ясной погоде корабли достигли Каттегата. Высоко в небе кружились истребители воздушного прикрытия.

Во второй половине дня оба корабля, следуя за тральщиками, вышли из пролива Каттегат и двинулись вдоль западного побережья Швеции. Большое количество встреченных по дороге рыболовецких судов под шведскими и датскими флагами привело штаб-адмирала Лютьенса к убеждению, что о выходе кораблей будет сообщено в Англию.



Так и случилось.

В 13:00 у Марстранда отряд прошел мимо шведского крейсера «Готланд», который немедленно сообщил по радио в Стокгольм: «Два крупных корабля, три эсминца, пять тральщиков прошли Марстранд. Курс 205°». Шведская радиogramма была перехвачена и расшифрована на «Бисмарке». Это побудило адмирала Лютьенса доложить в штаб военно-морской группы «Норд», что его отряд обнаружен.

Действительно, направленная «Готландом» радиogramма стала очень быстро известна через свою агентуру английскому военно-морскому атташе в Стокгольме.

Немецкие корабли вынуждены были ненадолго остановиться, пропуская через минные заграждения, прикрывающие проход из Каттегата в Скаггерак, конвой немецких и нейтральных торговых судов.

К 16:00 отряд прошел через проходы в минных полях. «Бисмарк» и «Принц Ойген» были хорошо видимы с датского и шведского берегов. Отпустив тральщиков, оба корабля в сопровождении эсминцев двинулись к берегам Норвегии.

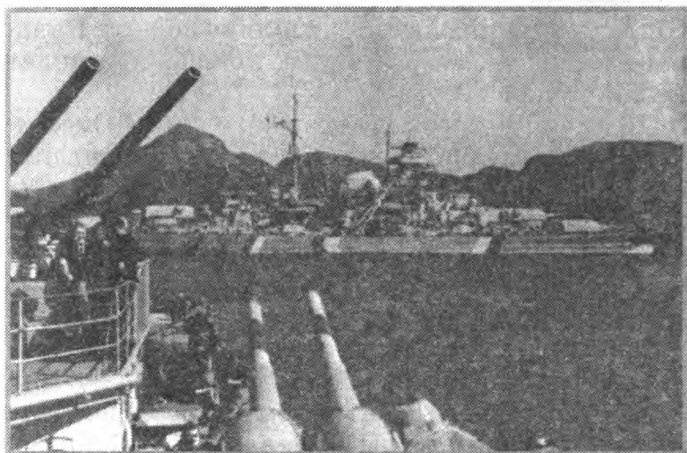
Вечером, между 21:00 и 22:00, в районе Кристиансанда отряд был замечен с берега разведчиками норвежского сопротивления, о чем также было немедленно сообщено по радио в Англию.

21 мая в 06:40 служба радиоперехвата на борту «Принца Ойгена» расшифровала приказ, отданный самолетам английского берегового командования, вылететь на поиск двух линкоров и трех эсминцев противника. Сразу же после восхода солнца с кораблей обнаружили далеко на горизонте несколько самолетов противника, но те не делали никаких попыток атаковать отряд.



На ясном голубом небе ярко сверкало солнце, когда «Бисмарк» и «Принц Ойген» без всяких происшествий вошли в Берген-фиорд, где встали на якорь.

Адмирал Лютъенс затребовал последние данные разведки, и офицер Люфтваффе, специально вылетевший из Штавангера, прибыл на борт «Бисмарка», чтобы ознакомить адмирала с последни-



*Последний прием топлива в норвежском Корс-фиорде у Бергена. Именно здесь 21 мая 1941 г. «Бисмарк» и «Принц Ойген» были обнаружены и опознаны английскими воздушными разведчиками*

ми аэрофотосъемками Скапа-Флоу и Датского пролива. Адмирала Лютъенса более всего беспокоил вопрос, где находятся английские линкоры и авианосцы – в Скапа-Флоу или в море?

Между тем «Принц Ойген» и три эсминца пополняли запасы топлива с танкера «Воллин». «Бисмарк» топливо не принимал, что было фатальной ошибкой. Как бы ни объясняли это ре-



шение адмирала Лютьенса, времени на дозаправку топливом всех пяти кораблей в Берген-фиорде, так или иначе, не было.

Реакция англичан была очень быстрой. На точное опознавание немецких кораблей вылетели из Шотландии два самолета-разведчика типа «Спитфайр». Примерно в 13:15 один из «Спитфайров» пролетел над фиордами, сфотографировав «Бисмарка» в Гримштад-фиорде и «Принца Ойгена», принимающего топливо в бухте Кальванес. При этом с немецких кораблей самолет не заметили.

Получив подтверждение о нахождении немецких кораблей в Норвегии, командующий английским Флотом Метрополии адмирал Тови немедленно уведомил об этом тяжелые крейсера «Норфолк» и «Суффолк», несущие сторожевую службу в Датском проливе. Уведомление об этом получили также легкие крейсера «Бирмингем» и «Манчестер». На соединение с ними было приказано идти крейсеру «Аретьюза».

Еще до полуночи 21 мая в море было послано соединение под флагом вице-адмирала Ланселота Холланда, состоящее из линкора «Принс оф Уэллс», линейного крейсера «Худ» и шести эсминцев. Соединение получило приказ взять под наблюдение проходы в Атлантику, находящиеся выше 62-го градуса северной широты.

21 мая в 19:30 «Бисмарк» снялся с якоря и направился в бухту Кальванес, где находились «Принц Ойген» и три эсминца.

К 23:00 немецкие корабли вышли из окружающих Берген-фиордов и незадолго до полуночи взяли курс в направлении Ледовитого океана.

В тот же самый вечер бомбардировщики берегового командования были направлены для ата-



*Адмирал Ланселот Холланд*

ки немецких кораблей, находящихся в Бергене. Через слой облаков самолеты отбомбили уже пустую якорную стоянку. Адмирал Тови, узнав о том, что бомбардировщики берегового командования отбомбили вслепую, послал к Бергену еще один самолет-разведчик, чтобы выяснить – находятся ли еще там немецкие корабли или уже ушли? Самолет-разведчик доложил, что якорная стоянка пуста! Адмирал Тови понял, что терять времени уже нельзя.

22 мая в 22:15 адмирал вывел из Скапа-Флоу соединение, состоявшее из линкора «Кинг Джордж V», авианосца «Викториес», легких крейсеров «Галатей», «Аврора», «Кения», «Нептун» и «Гермион» и шести эсминцев. Линейному крейсеру «Рипалс»



было приказано выйти из Клайда и присоединиться к кораблям адмирала Тови на рассвете 23 мая.

22 мая в 04:15 три немецких эсминца, сопровождавшие «Бисмарк» и «Принца Ойгена», отвернули в Тронхейм. Погода стояла мгlistая. «Бисмарк» и «Принц Ойген» продолжали следовать на север со скоростью 24 узла. В 09:30 адмирал Лютьенс получил сообщение из штаба военно-морской группы «Норд» о том, что последние данные разведки говорят о неосведомленности англичан насчет того, покинули немецкие корабли Берген или нет.

Около полудня отряд, повернув влево, стал приближаться ко входу в Датский пролив. Адмирал Лютьенс сигналом уведомил «Принца Ойгена», что не будет принимать топливо с танкера «Вайссенбург», если погода не улучшится. Примерно в это же время адмирал получил новое сообщение от группы «Норд», базирующееся на данных воздушной разведки. В сообщении говорилось, что 22 мая в Скапа-Флоу находились четыре линкора, возможно один авианосец, шесть крейсеров и несколько эсминцев. Никаких признаков повышенной активности противника в Северной Атлантике не наблюдается. Эта радиogramма еще более утвердила адмирала Лютьенса в ранее принятом решении прорываться через Датский пролив. В 23:22 он приказал своим кораблям соответственно изменить курс.

23 мая в 04:00 оба корабля увеличили скорость до 27 узлов. Головным шел «Бисмарк», за ним, на расстоянии примерно 700 метров, «Принц Ойген». Над морем держалась дымка, видимость упала до 3000–4000 м. Около 10:00 на пути кораблей стали попадаться плавающие льдины, скорость пришлось уменьшить до 24 узлов. Около



полудня отряд обогнул северную оконечность Исландии, а к 18:00 достиг границы пакового льда. Повернув на юг, корабли направились в Датский пролив, перейдя на курс зигзага, чтобы избежать столкновения с плавающими льдинами.

В 19:22 немецкие корабли с помощью гидро- и радиолокаторов обнаружили впереди по курсу на расстоянии 12 500 м английский тяжелый крейсер «Суффолк». Английский крейсер держался справа по носу немцев юго-западнее их места.

В эфир немедленно ушла радиограмма: «Обнаружил один линкор, один крейсер на курсе 240°». С немецких кораблей успели разглядеть «Суффолк», когда тот уходил под защиту густого тумана. Когда «Бисмарк» и «Принц Ойген» прошли мимо, английский крейсер, выйдя из полосы тумана, начал слежение за ними. Примерно через час радиолокатор «Бисмарка» обнаружил еще один английский корабль. Информация об этом была немедленно передана на «Принц Ойген». Это был английский тяжелый крейсер «Норфолк», появившийся по левому борту немецкого отряда из полосы тумана на расстоянии всего 6400 м. Поскольку башни «Бисмарка» были развернуты на левый борт, он немедленно открыл огонь, успев дать пять залпов из орудий главного калибра. Три из них накрыли «Норфолк», один упал за кормой, а один – далеко в стороне. «Норфолк» получил легкие повреждения осколками и полным ходом вернулся под защиту густого тумана, державшегося по обоим берегам пролива. Ударной волной от огня собственных орудий на «Бисмарке» оказался поврежденным носовой радар. Адмирал Лютьенс приказал «Принцу Ойгену» выйти вперед, чтобы осуществлять радиолокационный поиск по курсу.



Тем временем «Суффолк» пристроился справа за кормой «Бисмарка» на пределе дальности огня его артиллерии (примерно 24 000 м), а «Норфолк» – слева от немецкого отряда. Паковый лед не позволял какого-либо резкого поворота вправо. Набегающие снежные заряды и дождевые шквалы мешали визуальному наблюдению за немецкими кораблями, но радиолокаторы «Суффолка» вели уверенное слежение за противником.

Около 22:00 немецкие корабли вошли в зону сплошного ливневого дождя и увеличили скорость до 30 узлов. Затем «Бисмарк» сделал разворот вправо на 180° и пошел прямо на «Суффолк». Это вынудило английский крейсер отвернуть на восток, потеряв радиолокационный контакт. Однако радиолокационные волны продолжали приниматься на борту немецких кораблей. Адмирала Лютьенса очень беспокоила столь высокая эффективность английских радиолокаторов. Адмирал не знал, что своим последним маневром ему удалось выйти из зоны дальности действия радиолокаторов противника, а аппаратура кораблей принимает волны, отражение которых уже не возвращается к англичанам.

Рассвет 24 мая застал все четыре корабля «Бисмарк», «Принц Ойген», «Суффолк» и «Норфолк» следующими параллельными курсами на юго-запад. А на юго-восток, получив сообщения с «Суффолка», шла на перехват немецких кораблей эскадра вице-адмирала Холланда, державшего свой флаг на линейном крейсере «Худ». За «Худом» шел новейший английский линкор «Принс оф Уэллс» и четыре эсминца. В 24:00 соединение адмирала Холланда находилось всего в 100 милях восточнее немецких кораблей. Ад-





*Адмирал Гюнтер Лютъенс*

мирал Холланд считал, что, продолжая идти тем же курсом и с той же скоростью, он к утру пережмет курс немецкому отряду примерно в 60 милях впереди него. Поскольку «Худ» и «Принс оф Уэллс» подходили с востока, это давало им время сблизиться с немецкими кораблями еще до того, как немцам удастся их обнаружить. Потеря «Суффолком» радиолокационного контакта с противником сорвало весь этот план. Холланд



приказал изменить курс на юго-запад, и к 01:41 оба отряда шли фактически на параллельных курсах в 20 милях друг от друга. Вскоре после этого немцы изменили курс на запад, чтобы обойти ледяное поле. В результате противники стали расходиться, о чем адмиралу Холланду ничего не было известно до 03:00, когда «Суффолку» удалось восстановить радиолокационный контакт и передать на «Худ» новое место «Бисмарка».

К этому времени немецкие корабли находились в 35 милях от соединения Холланда. В это время английский адмирал принял свое роковое решение по перехвату противника, приказав своим кораблям лечь на курс пересечения с немцами, что подставляло «Худ» под сосредоточенный огонь «Бисмарка» в течение недопустимо длительного времени.

24 мая в 05:15 гидролокаторы тяжелого крейсера «Принц Ойген» обнаружили шумы высокоскоростных гребных винтов крупных кораблей.

В 05:45 слева по носу были обнаружены дымы, а затем и мачты кораблей, идущих наперерез и быстро сокращавших расстояние.

И на «Бисмарке», и на «Принце Ойгене» не сумели правильно опознать приближающиеся корабли. Некоторые правильно опознали головной корабль как «Худ», но другие утверждали, что это тяжелый крейсер «Экзетер».

К 05:52 корабли сблизились на 26 000 м, и «Худ» открыл огонь.

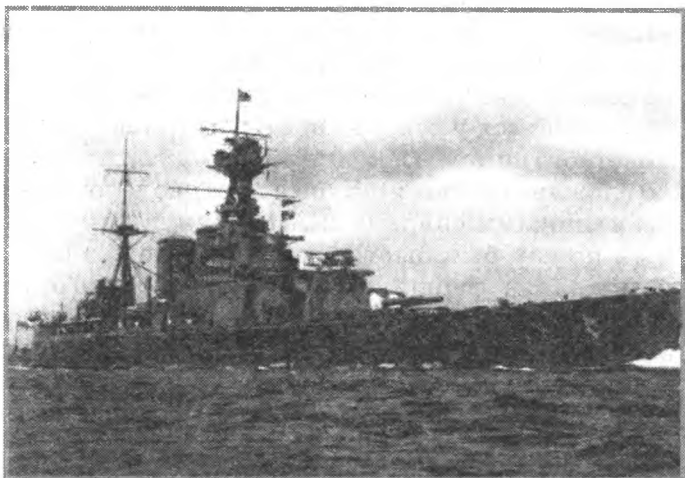
В 05:53 открыл огонь и «Принс оф Уэллс», который был правильно опознан немцами как линейный корабль типа «Кинг Джордж V».

Старший артиллерист «Принца Ойгена» еще считал «Худ» тяжелым крейсером типа «Экзе-



тер» и приказал подать в башни фугасные снаряды вместо бронебойных.

Хотя «Принс оф Уэллс» четвертым залпом накрыл «Бисмарка», адмирал Лютенс все еще колебался с открытием ответного огня, не давая на



*Линейный крейсер «Худ» до войны*

это разрешения. Прошло несколько томительных минут, прежде чем капитан 1 ранга Линдеман дал команду: «Открыть огонь!»

Между тем снаряды первого залпа «Худа» упали рядом с «Принцем Ойгеном», которого на «Худе» по сходству силуэтов перепутали с «Бисмарком». Адмирал Холланд понял свою ошибку, но не успел информировать об этом артиллерийского офицера. На «Принс оф Уэллсе» сами разобрались в ошибке адмирала и самостоятельно открыли огонь по второму кораблю противника, которым был «Бисмарк». Английским кораблям было трудно ввести в бой все орудия главного калибра из-за



слишком острого угла сближения с немецким отрядом. Поэтому через несколько минут после открытия огня английские корабли начали последовательный поворот влево на  $20^\circ$ , чтобы ввести в бой кормовые башни главного калибра. Оба немецких корабля сосредоточили свой огонь на головном «Худе», ведя беглый огонь четырехорудийными залпами. В течение минуты «Принц Ойген» добился попадания в «Худ» 203-мм фугасным снарядом, взорвавшимся у основания фок-мачты вблизи самолетного ангара. Осколками подожгло несколько сложенных там ящиков с противолодочными реактивными снарядами. Вспыхнувший сильный пожар был быстро потушен, но его огонь помог дальномерщикам «Бисмарка» точно определить пеленг и расстояние до «Худа». Третьим залпом с «Бисмарка» «Худ» был накрыт четырьмя 380-мм снарядами. Вокруг линейного крейсера поднялись огромные столбы воды. Увидев вспыхнувший на «Худе» пожар, старший артиллерийский офицер «Бисмарка» капитан 2 ранга Адальберт Шнайдер приказал дать по противнику полный бортовой залп из восьми орудий главного калибра. Это был четвертый залп «Бисмарка», выпущенный по «Худу». Затем последовал пятый залп, но именно один (или больше) из снарядов четвертого залпа попал вблизи кормовых башен «Худа», став причиной страшного взрыва, начавшегося в 06:01. В воздух на сотни метров взметнулись языки пламени, над которыми затем поднялся огромный багровый рдеющий шар с бьющими вниз огненными лучами. Одна из кормовых башен вместе с фок-мачтой взлетели на воздух. В небо на тысячу метров поднялся гигантский гриб густого черного дыма. Через клубы густого дыма можно было различить ло-



мающиеся секции носовой и кормовой частей линейного крейсера. Когда они медленно стали уходить под воду, носовые башни «Худа» произвели свой последний залп, как бы прорычав: «Умираю, но не сдаюсь!» Самый крупный боевой корабль в мире, гордость английского флота, взорвался и затонул под огнем «Бисмарка» всего через 8 минут боя! Английским эсминцам удалось подобрать всего троих из 1419 человек экипажа линейного крейсера. (Капитан 2 ранга флота США Д. Веллингс вспоминал, что система управления артогнем на «Худе» была не лучше, чем на старом американском линкоре «Флорида», на котором тот служил в 1927 г.)

Ко времени шестого залпа «Бисмарка» «Худ» уже затонул и немцы перенесли огонь на «Принс оф Уэлс», который, чтобы избежать столкновения с обломками «Худа», вынужден был повернуть на сближение с немецкими кораблями. Это облегчило проблему управления огнем для старшего артиллериста «Бисмарка». Хотя снаряды седьмого залпа упали с недолетом, два попадания были достигнуты в восьмом и девятом залпах примерно в 06:02.

Когда расстояние между противниками уменьшилось до 18 300 м, в бой вступили и орудия вспомогательного калибра «Бисмарка».

К 06:05 расстояние до «Принс оф Уэлс» составляло уже 14 000 м, и на «Принце Ойгене», ожидая дальнейшего уменьшения дистанции, привели в готовность торпедные аппараты. В этот момент английский линкор стал разворачиваться влево и увеличивать расстояние.

Около 06:00 английский крейсер «Суффолк», находившийся прямо за кормой «Бисмарка», открыл огонь из своих 203-мм орудий, но через не-



*Командир «Бисмарка»  
капитан 1 ранга Эрнст Линдеман*

сколько минут прекратил стрельбу из-за слишком большого расстояния.

Между тем, развернувшись, «Принс оф Уэллс», закрывшись дымовой завесой, полным ходом стал уходить с места боя.

В 06:09 «Бисмарк» и «Принц Ойген» прекратили огонь, достигнув трех попаданий в «Принс оф Уэллс» 380-мм снарядами и четырех – 203-мм снарядами. За время боя «Бисмарк» выпустил



93 бронебойных снаряда главного калибра, а «Принц Ойген» – 179 бронебойных и фугасных 8-дюймовых снарядов. Большая часть этих снарядов была выпущена по «Принс оф Уэллс», причинив тяжелые повреждения надстройкам английского линкора и незначительные повреждения подводной части.

Примерно в это же время летающая лодка «Каталина» берегового командования пыталась определить повреждения, нанесенные «Бисмарку». Летчики заметили тянувшийся за немецким линкором нефтяной след, но большего определить не смогли, так как были отогнаны зенитным огнем.

В начале боя «Бисмарк» получил попадание двумя 356-мм снарядами. Третий снаряд прошел по касательной. Все попадания «Бисмарк» получил с дистанции 20 000–22 000 м.

356-мм снаряд, пробив 60-мм переборку противосколочной защиты, проник в XXI отсек в нос от цитадели, не взорвался, но сделал пробоину диаметром в 1,5 м в обшивке выше ватерлинии, но ниже высоты волны носового буруна. Вода начала затоплять два водонепроницаемых отсека (включая брашпильное помещение) и вытеснять топливо из носовых цистерн. Постепенно в эти помещения поступило от 1000 до 2000 т забортной воды. Командир дивизиона борьбы за живучесть рекомендовал уменьшить скорость и провести контрзатопление нескольких отсеков в кормовой части «Бисмарка», чтобы приподнять пробоину над волной носового буруна. Но адмирал Лютенс отказался уменьшить скорость. В результате следования на высокой скорости «Бисмарк» часто зарывался носом в волну, район повреждения увеличивался и вода продолжа-



ла затоплять носовые отсеки. «Бисмарк» шел со скоростью 28 узлов и, по тактическим причинам, не мог уменьшить ход.

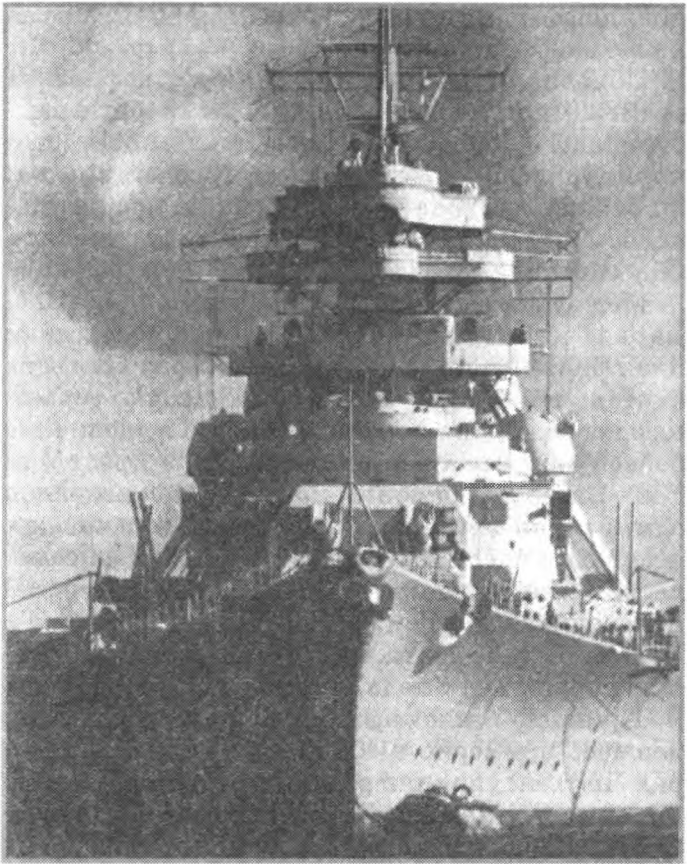
Кроме того, на корабле оказалась поврежденной главная носовая водонепроницаемая переборка, а носовые топливные цистерны отрезаны от машин. Насосы распределения топлива и осушительные помпы были затоплены водой и вышли из строя. Таким образом от машин было отрезано почти 1000 тонн топлива. Некоторая часть топлива смешалась с соленой водой, а еще больше стало вытекать за борт. «Бисмарк» получил дифферент на нос в 2° и небольшой крен на левый борт.

Группы борьбы за живучесть прилагали все усилия, чтобы устранить полученные кораблем повреждения. Но заделать пробоину, не остановив при этом корабль, было невозможно.

Второй снаряд не нанес каких-нибудь серьезных повреждений. Разбив командирский катер, он упал со стороны противоположного борта и не взорвался. Обломки катера повредили поворотный механизм самолетной катапульты и перебили магистраль сжатого воздуха для запуска гидросамолетов. Эти повреждения по каким-то причинам не были замечены до 27 мая, когда не удалось катапультировать гидросамолет «Арадо-196».

Третий снаряд пробил борт ниже броневоегo пояса и взорвался о противоторпедную переборку напротив турбогенераторного помещения № 4. Осколками была пробита 45-мм броневая переборка, отделяющая отсеки противоторпедной защиты от котельного отделения № 2. Генераторное помещение оказалось затопленным, но дальнейшее распространение воды было приостанов-





*Линкор «Бисмарк» с носа. Хорошо видна  
вторая башня главного калибра «Бруно»*

лено группой борьбы за живучесть, быстро заделавшей пробоины в броневой переборке.

После этих попаданий, которые привели к затоплению отсеков противоторпедной защиты, генераторного помещения и двух носовых отсе-



ков, дифферент на нос увеличился до  $3^\circ$ , а крен на левый борт — до  $9^\circ$ .

Подобная комбинация крена и дифферента временами приподнимала из воды гребные винты правого борта. Контрзатоплением отсеков в корме удалось решить проблему гребных винтов, но откорректировать дифферент на нос не удавалось. Скорость хода оказалась ограниченной 28 узлами.

Между тем адмирал Лютьенс и командир «Бисмарка» капитан 1 ранга Линдемман обсуждали план дальнейших действий. Адмирал Лютьенс считал, что линкор получил достаточно серьезные повреждения и нужно прервать выполнение боевой задачи, и решил следовать в Брест или Сент-Назер для ремонта, который, как надеялся адмирал, не должен быть долгим. В течение дня несколько английских разведывательных самолетов были отогнаны от «Бисмарка» интенсивным зенитным огнем.

Несмотря на все маневры «Бисмарка» и высокую скорость его хода, «Суффолк», «Норфолк» и «Принс оф Уэллс» продолжали преследования, держась примерно в 40000 м за кормой. Адмирал Лютьенс, приняв решение вести «Бисмарк» на ремонт, приказал «Принцу Ойгену» отделиться от линкора и уходить в самостоятельный рейд в Атлантику.

Первая попытка разделиться, предпринятая в 14:20, сорвалась, поскольку в видимости «Бисмарка» все еще находился «Суффолк». В 18:14 это сделать удалось. «Бисмарк», развернувшись на обратный курс, отогнал артиллерийским огнем «Суффолк», который, уходя полным ходом под прикрытием дымзавесы, успел сделать по «Бисмарку» 9 залпов из своих восьмидюймовок.



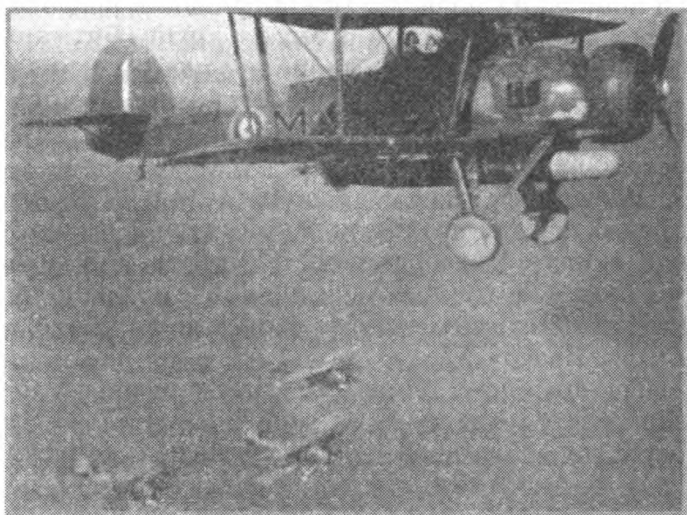
Вслед за «Суффолком» открыл огонь в 18:46 и «Принс оф Уэллс», находящийся на расстоянии 9000 м по левому борту крейсера. «Принс оф Уэллс» произвел 12 залпов из 356-мм орудий с расстояния 27500 м, добившись, как уверяли англичане, одного накрытия. «Бисмарк» в этой перестрелке выпустил 9 залпов. Некоторые из них легли всего в 900 м по левому борту «Суффолка», но попаданий не было. Все английские корабли затем заняли позиции с левого борта «Бисмарка». Англичане ничего не знали о повреждениях «Бисмарка» и о критической ситуации с топливом на его борту, что вынудило адмирала Лютъенса прервать операцию.

Между тем сам адмирал Лютъенс в 20:46 направил в штаб военно-морской группы «Норд» следующую радиограмму: «Оторваться от противника невозможно из-за английских радиолокаторов. Нехватка топлива вынуждает следовать в Сент-Назер».

Тем временем авианосцу «Викториес», следовавшему в соединении адмирала Джона Тови на перехват «Бисмарка», было приказано нанести по немецкому линкору удар с воздуха, чтобы, по меньшей мере, замедлить скорость его ухода на юг. В 22:00 с палубы авианосца стартовали девять торпедоносцев «Свордфиш» и шесть истребителей «Фулмар». Наведение самолетов на «Бисмарк» осуществлялось с преследующих немецкий линкор английских кораблей. Пилоты самолетов не имели никакого опыта действий над морем и чуть было не атаковали «Норфолк», державшийся в 36 500 м слева за кормой «Бисмарка». Затем их жертвой едва не стал сторожевик американской береговой охраны «Медос», случайно оказавшийся между «воюющими сторона-



ми». Только в 23:27 ведущему самолету удалось установить радиолокационный контакт с «Бисмарком», но немцы уже были готовы к отражению атаки. Самолетам пришлось пробираться через низкую облачность и шквальный зенитный огонь. Тем не менее ни один из английских самолетов не был сбит, хотя два истребителя позднее совершили вынужденную посадку в море.



*Британские торпедоносцы «Свордфиш»  
в поисках «Бисмарка»*

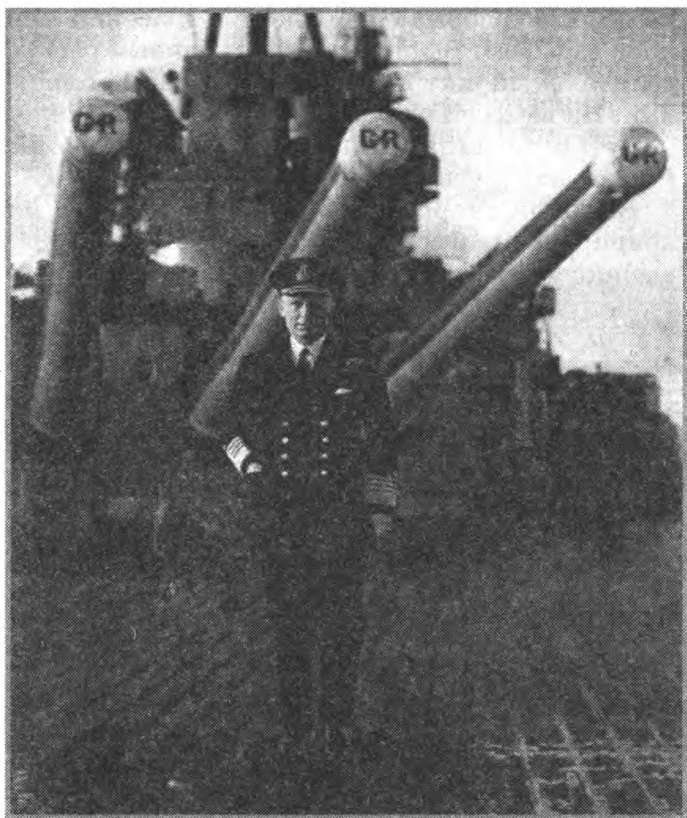
Торпедоносцы атаковали «Бисмарк» главным образом со стороны левого борта. Немецкий линкор отчаянно маневрировал, увернувшись от всех торпед, кроме одной. Торпеда попала в главный броневой пояс правого борта линкора в район между носовой надстройкой и дымовой трубой. Большой столб воды поднялся над кораблем, а из дымовой трубы вырвался большой клуб черного



дыма, что говорило о сильном сотрясении линкора взрывом. Вышел из строя главный распределительный щит в турбогенераторном помещении. На верхней палубе одного человека сбило с ног и он погиб, ударившись головой о броню. Несколько других были ранены.

Высокой скоростью противоторпедного маневрирования и сотрясением от взрыва торпеды выбило маты, которыми кое-как удалось заделать пробоину в носовой части «Бисмарка». Дифферент на нос снова стал увеличиваться. Никаких внешних признаков попадания торпеды обнаружить не удалось (по словам одного из моряков, «торпеда просто поцарапала краску на броне»), но комбинация частичного прогиба внутрь броневой плиты, сотрясения от взрыва торпеды и вибрации от огня всех орудий по самолетам привели к выбиванию заделок в пробоинах носовой переборки котельного отделения № 2, куда снова стала поступать вода. Все попытки снова заделать пробоины в переборке не увенчались успехом, и постепенно котельное помещение было затоплено водой. Выход из строя двух котельных отделений, работающих на левый вал, увеличивающийся дифферент на нос и крупная встречная волна временно уменьшили скорость «Бисмарка» до 16 узлов. Водолазам удалось снова заделать матами носовую пробоину, после чего скорость была увеличена до 20 узлов.

А между тем, примерно ко времени атаки торпедоносцев, три преследующих «Бисмарка» английских корабля потеряли с ним визуальный контакт. Однако уменьшение скорости «Бисмарка» и перемена им курсов позволили в 01:30 25 мая этот контакт восстановить и уменьшить



*Адмирал Д. Тови на борту своего флагмана  
«Кинг Джордж V»*

расстояние до противника. Воспользовавшись этим, «Принс оф Уэллс» сделал два залпа по «Бисмарку» с расстояния 15 000 м, но не добился попаданий. «Бисмарк» ответил также двумя залпами, которые легли с большим перелетом. Сгущающаяся мгла вынудила прекратить огонь. Радиолокационный контакт поддерживался



«Суффолком», находящимся теперь справа за кормой «Бисмарка».

В 03:10, дождавшись, когда идущие зигзагом английские корабли начали поворот влево, «Бисмарк» резко отвернул вправо. Ко времени, когда англичане начали снова поворачивать направо, «Бисмарк», развернувшись на  $270^\circ$ , лег на юго-восточный курс, оказавшись за кормой своих преследователей на расстоянии 41 000 м. Тем не менее даже на такой дистанции на «Бисмарке» продолжали принимать излучения с английских радиолокаторов, ошибочно полагая, что англичане продолжают поддерживать с ними радарный контакт и не зная, что отраженные волны уже не доходят до кораблей противника.

Утром в 07:00 и 09:00 адмирал Лютьенс направил две радиограммы в штаб группы «Вест» в Париже, одна из которых была особенно длинной. Английская и американская службы радиопеленгования перехватили эти радиограммы и точно определили место передачи по пеленгам. Координаты места были переданы адмиралу Тови на «Кинг Джордж V», но при переносе этих данных на карту была допущена ошибка, в результате которой адмирал Тови в течение семи часов вел свой отряд совсем не тем курсом, чем следовало. К тому времени, когда ошибка была обнаружена и исправлена, англичане полностью потеряли след «Бисмарка».

Длинная радиограмма, посланная адмиралом Лютьенсом в Париж, вызвала раздражение в штабе военно-морской группы «Вест». Адмиралу было указано не выходить в эфир со столь продолжительными посланиями. Пока «Бисмарк» под покровом темноты все дальше уходил от противника, англичане в ночь с 25 на 26 мая при-



ступили к перегруппировке своих сил в Северной Атлантике, в итоге которой в погоню за «Бисмарком» было брошено 46 кораблей. Для усиления отряда адмирала Тови были посланы линкоры «Родней» и «Ремиллис».

На перехват «Бисмарка» из Гибралтара вышло знаменитое соединение «Н» в составе авианосца «Арк Ройял», линейного крейсера «Ринаун» и легкого крейсера «Шеффилд». Поиск в океане вели крейсера «Лондон», «Дорсетшир», «Эдинбург» и девять эсминцев (пять – из флотилии капитана 1 ранга Филиппа Вайна).

На борту «Бисмарка» в это время беспокоились о возможности попадания соленой воды в котлы и о возможном повреждении турбин в результате затопления котельного отделения № 2.

На адмирала Лютъенса большое впечатление оказала работа английских радиолокаторов, о чем можно судить из содержания радиограммы, посланной в Париж в 09:00, где, в частности, говорилось: «Наличие радиолокаторов на кораблях противника, действующих на расстоянии по меньшей мере 3500 м, очень сильно затрудняют все наши действия в Атлантике. Английские корабли установили с нами радиолокационный контакт в Датском проливе и поддерживает его до сих пор. Поэтому оторваться от противника было невозможно, несмотря на благоприятную для этого погоду. Если не удастся уйти, используя преимущество в скорости хода, мы не сможем осуществить и дозаправку топливом».

Утром 6 мая «Бисмарк» уменьшил скорость до 12 узлов, дав возможность водолазам проникнуть в носовые цистерны и открыть клапаны поступления топлива из затопленных цистерн. Это увеличило запас топлива на несколько сотен





тонн, дав возможность без проблем дойти до Сент-Назера. Один из инженеров предложил также расклепать якорь-цепи и сбросить их за борт вместе с якорями, чтобы облегчить нос линкора, но это предложение было отвергнуто командиром.

Все это время – более 31 ч с момента потери «Суффолком» радиолокационного контакта – англичане вели лихорадочный поиск «Бисмарка».

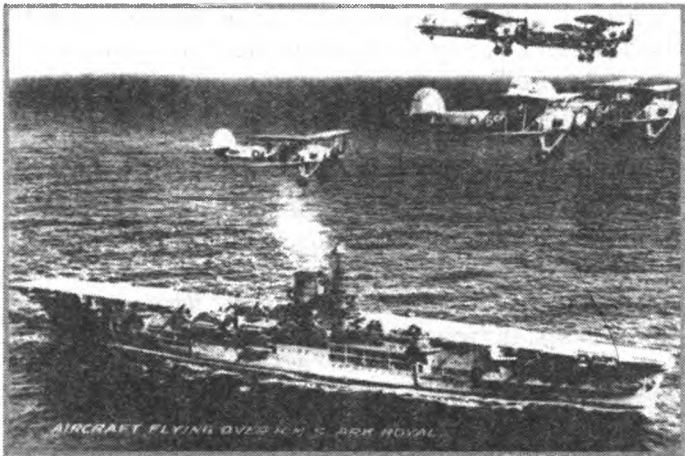
Наконец 26 мая в 10:30 летающая лодка «Каталина» обнаружила немецкий линкор всего в 690 милях северо-западнее Бреста. «Бисмарк» шел с такой скоростью, что становилось ясно, что минимум через 24 ч он уже будет находиться под надежной защитой своей авиации и подводных лодок. Не менее ясно было и то, что ни один английский корабль уже не в состоянии догнать немецкий линкор. Единственной надеждой оставалась попытка еще раз атаковать «Бисмарк» палубной авиацией, чтобы хоть немного замедлить его стремительный бег к спасению.

Ближе всех к «Бисмарку» в этот момент находились «Арк Ройял», «Ринаун» и «Шеффилд», идущие полным ходом на север в надежде перехватить противника.

Через несколько минут после получения сообщения о месте «Бисмарка» «Арк Ройял» выслал в воздух самолеты-разведчики. В 11:54 «Свордфиш» с «Арк Ройяла» обнаружил «Бисмарка» и в течение некоторого времени поддерживал с ним контакт. До полудня с авианосца вылетели еще несколько разведчиков, чтобы подтвердить опознавание и быть твердо уверенными, что обнаруженный корабль является «Бисмарком», а не «Принцем Ойгеном». Донесения с этих самолё-



тов подтвердили, что «Бисмарк» находится примерно в 100 милях северо-восточнее «Арк Ройяла». Следящие за немецким линкором самолеты докладывали, что в 12:10 «Бисмарк» шел со скоростью 26 узлов, в 16:05 – 20 узлов, в 18:00 – 22 узла. В 13:50 по приказу командующего соединением «Н» адмирала Соммервиля вперед был послан крейсер «Шеффилд». Ему было приказано установить с «Бисмарком» радиолокацион-



*Английский авианосец «Арк Ройял»*

ный контакт и наводить на него самолеты. В период между 14:50 и 15:00 «Арк Ройял» выпустил в воздух 15 торпедоносцев с приказом атаковать «Бисмарк», расстояние до которого сократилось до 40 миль. Летчики торпедоносцев, не информированные о том, что вперед выслан крейсер «Шеффилд», обнаружив его, вышли в атаку, выпустив по собственному кораблю 11 торпед, от которых тот с трудом увернулся. Поняв



свою ошибку, пилоты вернулись на «Арк Ройял» за новыми торпедами.

Между тем погода продолжала портиться и, когда в 19:10 торпедоносцы снова вылетели с «Арк Ройяла», на море уже бушевал шторм, а нижняя кромка облачности повисла уже над самой поверхностью воды.

Крейсер «Шеффилд», находящийся с 17:40 в визуальном и радиолокационном контакте с «Бисмарком», наводил авиацию на цель. Самолеты несли торпеды, снабженные контактными взрывателями, которые были поставлены на углубление 7 м.

В 17:24 с «Бисмарка» обнаружили «Шеффилд» и пробили боевую тревогу. В 20:30 сигнальщики немецкого линкора заметили приближение самолетов и в 20:47 атака торпедоносцев началась. Торпедоносцы заходили на «Бисмарк» звеньями по три самолета, и весь бой продолжался примерно 30 минут, в течение которых «Бисмарк» маневрировал в режиме полного боевого хода, уклоняясь от сброшенных торпед. Все орудия, включая башни главного калибра, вели огонь по приближающимся торпедоносцам. Когда на линкоре считали атаку уже отбитой, два «Свордфиша» появились из-за низких облаков со стороны левого борта. Торпедоносцы шли на столь малой высоте, что 105-мм орудия и 37-мм автоматы не могли эффективно вести по ним огонь. Они сбросили торпеды всего в 450–500 м от корабля. «Бисмарк» рванулся влево, но торпедам нужно было пройти слишком короткий отрезок пути и они оказались гораздо быстрее корабля.

И одна из них попала «Бисмарку» в корму.

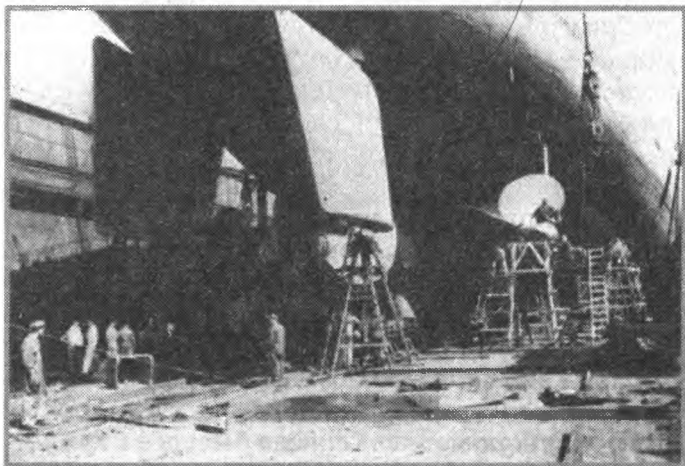
Попадание этой торпеды оказалось роковым.

Торпеда попала в обшивку кормы ниже помещения рулевых машин, вблизи баллера левого



руля. Взрыв образовал большую пробоину в корме чуть в нос от баллеров и тяжело повредил муфту, связывающую баллер левого руля с рулевой машиной, сделав невозможным их разъединение. В результате оба руля оказались заклиненными в положении  $12^\circ$  влево, а через образовавшуюся пробоину были затоплены оба помещения рулевых машин. Людей оттуда удалось эвакуировать, а броневой люк, ведущий в эти отсеки, задраили. Уровень воды в этих помещениях из-за поломки батиметрической трубки автоматического лота поднимался и опускался в соответствии с качкой корабля, что привело к затоплению помещений палубой выше, включая и пост ручного управления рулями.

Маневрируя, чтобы избежать торпед, «Бисмарк» лег на курс сближения с «Шеффилдом».



*«Бисмарк» в заводском доке «Блом и Фосс», Гамбург.  
Хорошо видны оба руля, которые были заклинены  
авиаторпедой со «Свордфиш»*



После попадания торпеды в корму «Бисмарк» продолжал оставаться на этом курсе, сближаясь с английским крейсером, который внезапно показался из дымки. Немедленно заревели орудия главного калибра немецкого линкора. Первый залп упал примерно в 1900 м от английского крейсера, вторым четырехорудийным залпом «Шеффилд» был накрыт. Третий залп упал прямо под носом крейсера, убив осколками трех моряков, ранив девять других и выведя из строя радиолокатор.

«Шеффилд», закрывшись дымзавесой, стал быстро уходить через водяные столбы от падающих снарядов. Еще до потери контакта с «Бисмарком» на «Шеффилде» заметили, что немецкий линкор идет северо-западным курсом.

А на «Бисмарке» предпринимались титанические усилия, чтобы восстановить управляемость корабля. В итоге правый руль удалось отсоединить от рулевой машины и перевести на ручное управление, но с левым рулем так ничего сделать не удалось. Баллер был сильно поврежден и отсоединить его от валика рулевой машины оказалось невозможным. В затопленном помещении рулевых машин образовались столь сильные водовороты, что водолазы не могли удержаться на ногах. Один из молодых офицеров предложил послать водолаза, снабженного так называемым «легким Момсена», чтобы тот попытался взорвать баллер левого руля, но эту идею отклонили. Командир корабля капитан 1 ранга Линдеман и старший механик капитан 2 ранга Лиман обсудили несколько способов восстановления управляемости, включая попытки освободить руль, бросая под корму подрывные заряды. Командир наотрез отказался, заметив, что подоб-



ные меры представляют еще большую опасность для корабля, поскольку возможно и повреждение винтов.

Между тем вода через пробоины в переборках и поврежденные фланцы трубопроводов продолжала затоплять различные помещения левого борта. Корабль стал крениться на левый борт. Все попытки управлять кораблем с помощью машин ни к чему не приводили. Корпус «Бисмарка» дрожал и вибрировал, но вывести линкор на нужный курс не удавалось.

В 21:15 адмирал Лютьенс дал радиogramму в Париж о том, что «...корабль неуправляем», а в 21:40 отправил еще одну радиogramму: «Мы будем сражаться до последнего снаряда!»

К полуночи все попытки исправить руль были остановлены. Водолазам удалось заделать батиметрическую трубку лота. Затем двое из них добрались до бронированного люка, ведущего в помещение рулевых машин. Но когда они отдраили люк, вода гейзером ударила вверх, сбив водолазов с ног. Это произошло в тот момент, когда «Бисмарк» опустился на волне. Когда же корабль подняло на гребень волны, вода из помещения почти полностью ушла через пробоину в днище, а затем снова гейзером ударила вверх. Работать в таких условиях не представлялось возможным.

В 21:00 на авианосец «Арк Ройял» вернулись 15 торпедоносцев «Свордфиш», посланные в атаку на «Бисмарка». Они доложили адмиралу Соммервиллю, что добились, по меньшей мере, одного попадания. Эта информация была немедленно передана радиостанцией линейного крейсера «Ринаун» адмиралу Тови на «Кинг Джордж V».

Вскоре после полуночи на авианосец вернулся один из самолетов-разведчиков, доложивший,



*Вице-адмирал сэра Джеймс Соммервиль*

что «Бисмарк», кажется, лишился управления и почти без хода качается на волнах.

Это подтвердила и «Каталина» берегового командования, заметившая, что «Бисмарк» бессмысленно кружится на одном месте.

В 22:38 контакт с «Бисмарком» установила флотилия эсминцев капитана 1 ранга Вайна, состоявшая из пяти кораблей «Зулу», «Перун»,



«Коссак», «Сигх» и «Маори». Через четыре минуты «Бисмарк» дал три залпа из орудий главного калибра по «Перуну», который приблизился к немецкому линкору на расстояние 12 500 м и добился накрытия.

В дальномеры башен главного калибра едва различались в темноте английские эсминцы. Польский эсминец «Перун» доблестно продолжал сближаться с «Бисмарком» и даже обменялся залпами с бронированным чудовищем, когда близко упавший 380-мм снаряд заставил опомниться его командира. Закрывшись дымзавесой, «Перун» стал выходить из боя. «Бисмарк», безуспешно пытаясь управляться машинами, дрейфовал по ветру. В течение предрассветных часов 27 мая эсминцы попарно и в одиночку атаковали линкор, выпустив в него с расстояния от 3000 до 8000 м 16 торпед. «Бисмарк» отбивался мощным и точным огнем противоминной артиллерии. В 23:42 на «Коссаке» от близкого разрыва 150-мм снарядов срезало осколками радиоантенну. Через 8 минут «Зулу» был накрыт залпом 380-мм снарядов. Часть одного из этих снарядов позднее обнаружили на полубаке. Осколками был поврежден пост управления артогнем.

Хотя многие эсминцы доложили о попадании своих торпед в «Бисмарк», все уцелевшие немецкие моряки этот факт отрицают. Эсминцам Вайна было приказано поддерживать с «Бисмарком» контакт в течение всей ночи, время от времени освещая противника осветительными снарядами.

На «Бисмарке» около 06:00 сделали попытку катапультировать бортовой гидросамолет «Арадо-196», чтобы отправить на нем корабельный журнал, кинофильм о бое с «Худом» и другие важные





документы. Но ничего не получилось, поскольку магистраль подачи сжатого воздуха на катапульту была перебита еще в ходе боя с «Принс оф Уэллсом», чего никто тогда не заметил. Времени для ремонта не было, и самолет сбросили за борт.

К 06:40 «Бисмарк», имея небольшой крен на левый борт, шел со скоростью 7 узлов, пытаясь управлять машинами. С заклиненным левым рулем это было почти невозможно, — корабль рыскал на курсе с размахом до 80°. Несмотря на потерю маневренности, артиллерия и машины «Бисмарка» были полностью готовы к бою.

В 07:08 «Бисмарк» увеличил скорость до 12 узлов, описывая одну циркуляцию за другой. Капитан 1 ранга Линдеман приказал остановить машины. Он уже перепробовал все возможные варианты работы машинным телеграфом, пытаясь удержать корабль на курсе, но сильный ветер постоянно сносил «Бисмарк» в северном направлении — навстречу подходящим английским линкорам. О подходе английских линкоров на «Бисмарке» знали все, а потому на его борту царила напряженная обстановка отчаяния и фатализма. В 07:53 сигнальщики английского тяжелого крейсера «Норфолк» визуально обнаружили «Бисмарк» на расстоянии 15 000 м, сообщив о его месте и курсе адмиралу Тови.

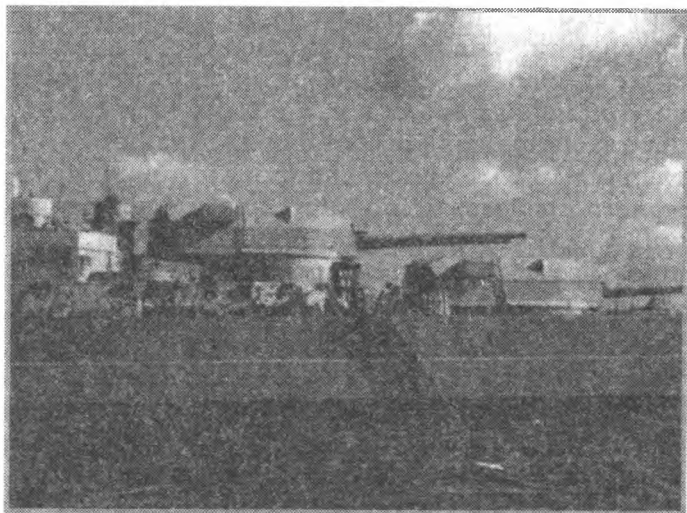
Около 08:15 «Бисмарк» был накрыт дождевым шквалом, а когда шквал прошел слева по носу «Бисмарка», на горизонте появились «Родней» и «Кинг Джордж V». Пронзительные звонки в башнях призывали к полной готовности к последнему бою. Капитан 2 ранга Адальберт Шнайдер приказал сосредоточить весь огонь на «Роднее».

Прошли томительных 15 минут.

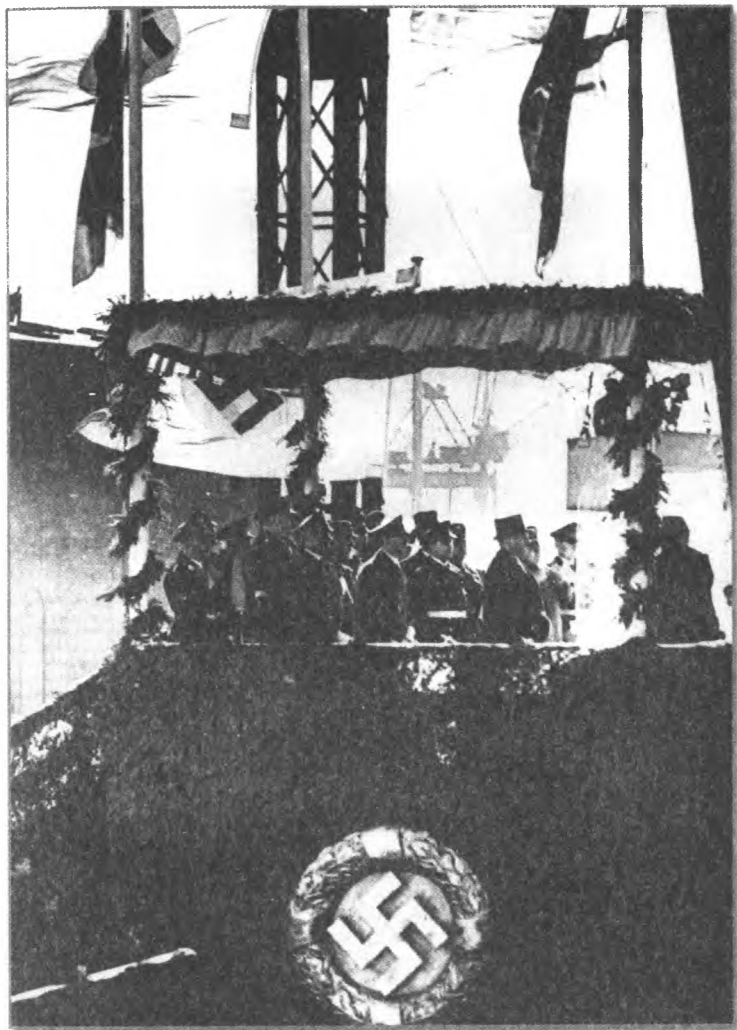


В 08:47 «Родней» дал первый залп из своих 406-мм орудий. Через минуту открыл огонь и «Кинг Джордж V».

В 08:49 «Бисмарк» открыл ответный огонь и его первый залп упал с недолетом в 900 м от «Роднея», второй – с перелетом 900 м, а третьим залпом «Родней» был накрыт. Последующие залпы снова легли перелетом, и только в 08:58 немцам удалось добиться нового накрытия. Английские корабли неумолимо приближались, ведя огонь по неуправляемому, но доблестно сопротивлявшемуся линкору противника. После того, как «Бисмарк» своим пятым залпом накрыл «Родней», носовой пост управления артогнем был уничтожен попаданием 203-мм снаряда с «Норфолка», который сблизился с «Бисмарком» с носового курсового правого борта.



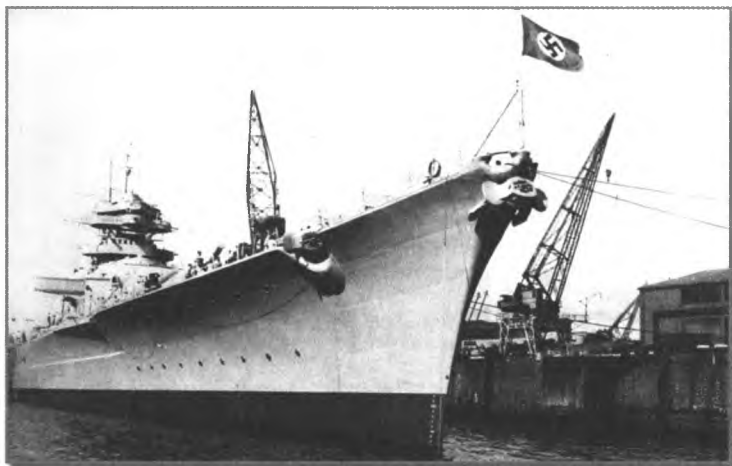
*Кормовые башни линкора «Бисмарк»*



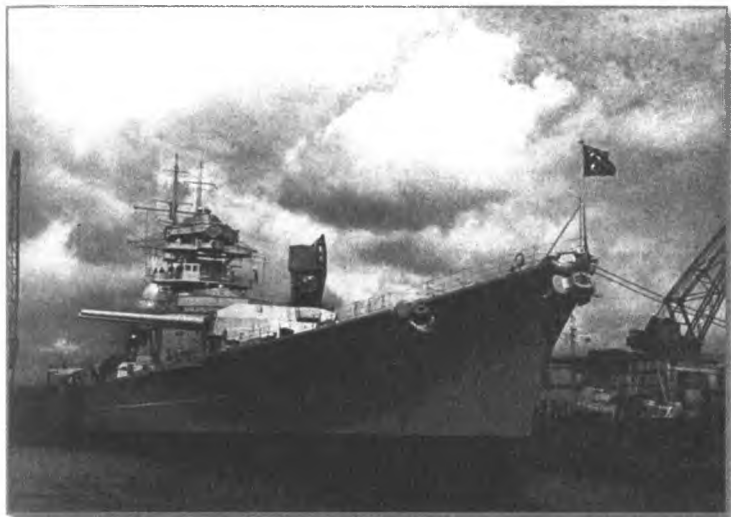
*14 февраля 1939г. На спуске линкора «Бисмарк».  
На палубе – Гитлер, Геббельс и другие вожди*



*«Бисмарк» перед спуском*



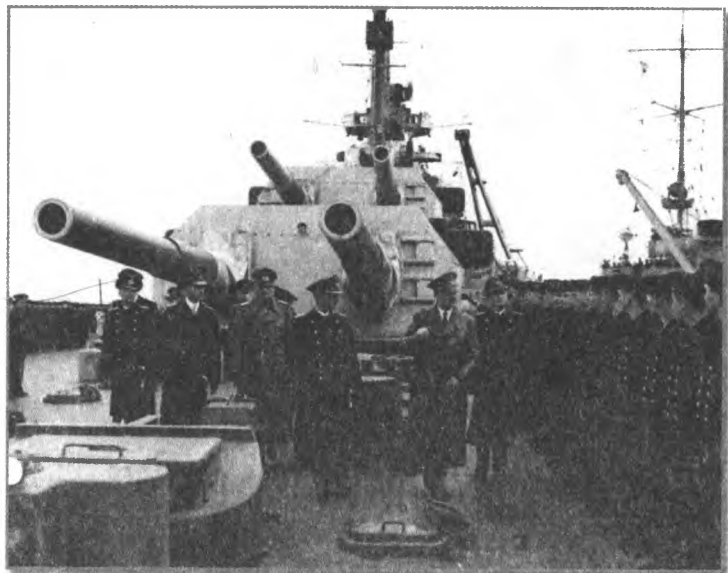
*«Бисмарк» на достройке у стенки завода «Блом и Фосс»*



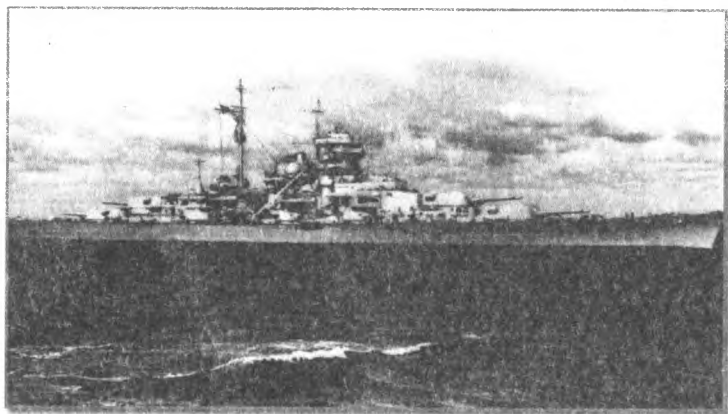
*«Бисмарк» на верфи поворачивает башню «Бруно»*



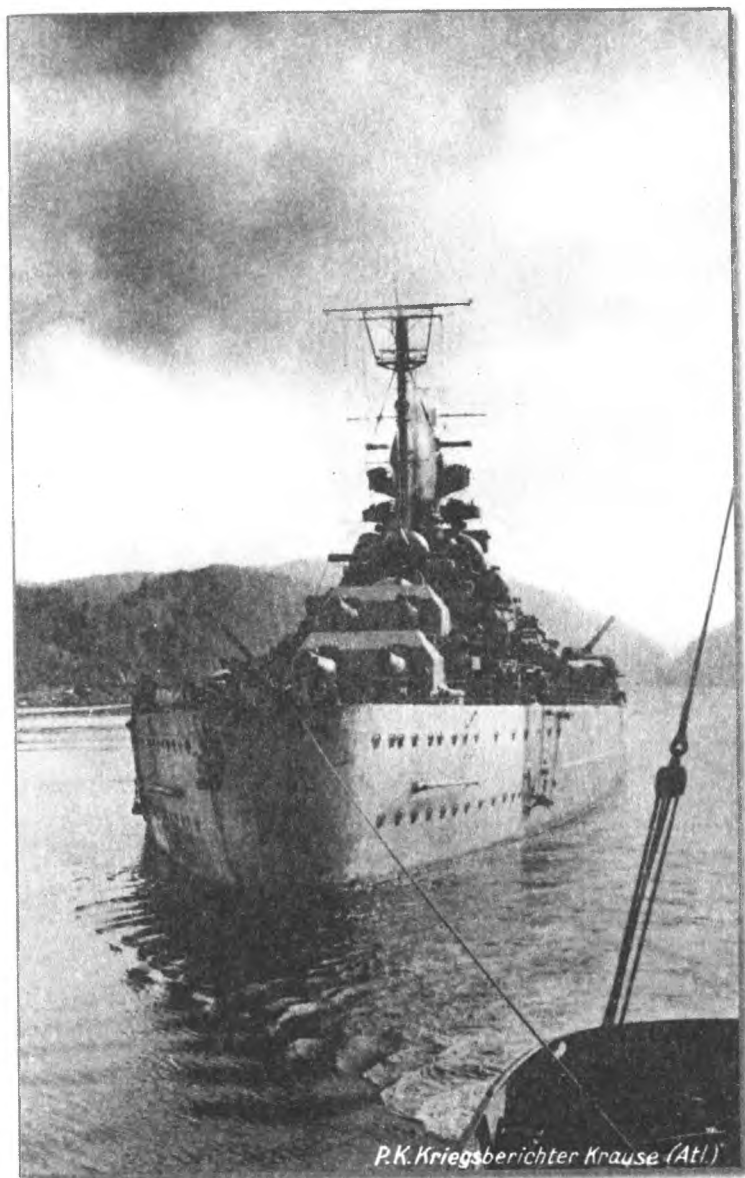
*Покраски борта «Бисмарка» в Гамбурге. Март 1941г.*



*Гитлер на палубе «Бисмарка» у кормовой башни «Дора»*



*«Бисмарк» проходит испытания на Балтике*



*P.K. Kriegsberichter Krause (Atl.)*

*«Бисмарк» в норвежском фиорде*

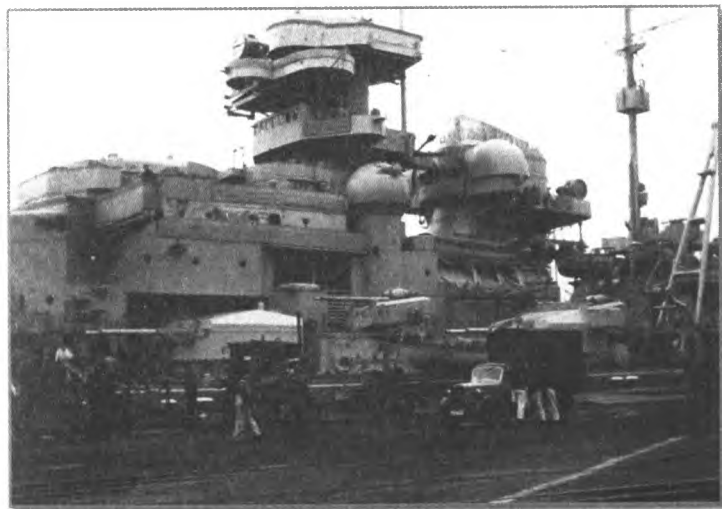


*Буркард фон Мюлленгейм-Рехберг (снимок 1934г),  
один из уцелевших офицеров «Бисмарка»*

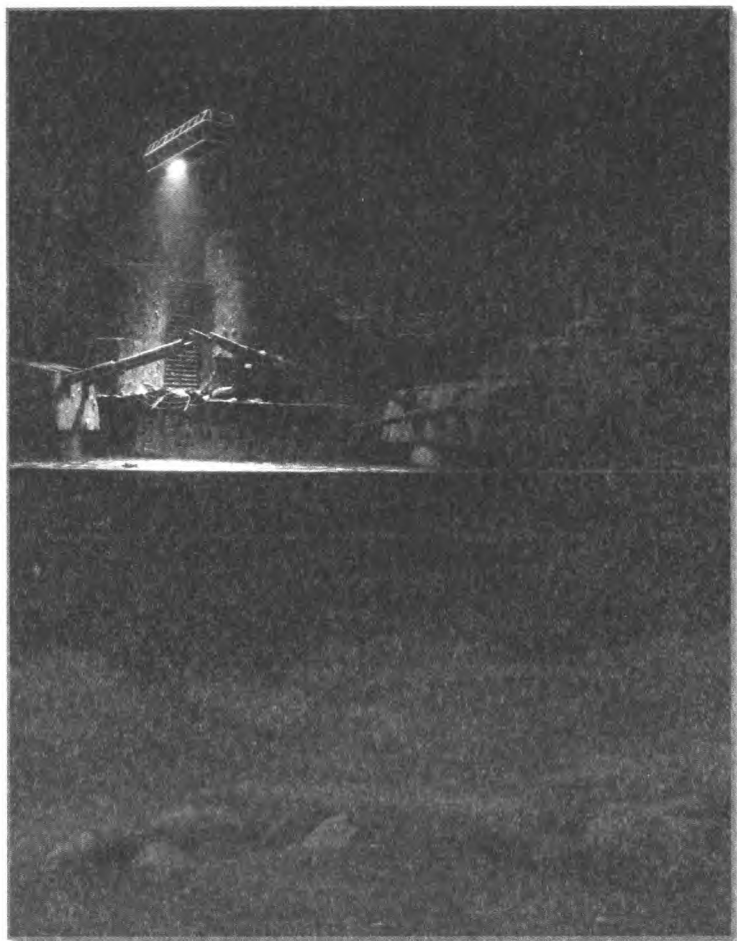




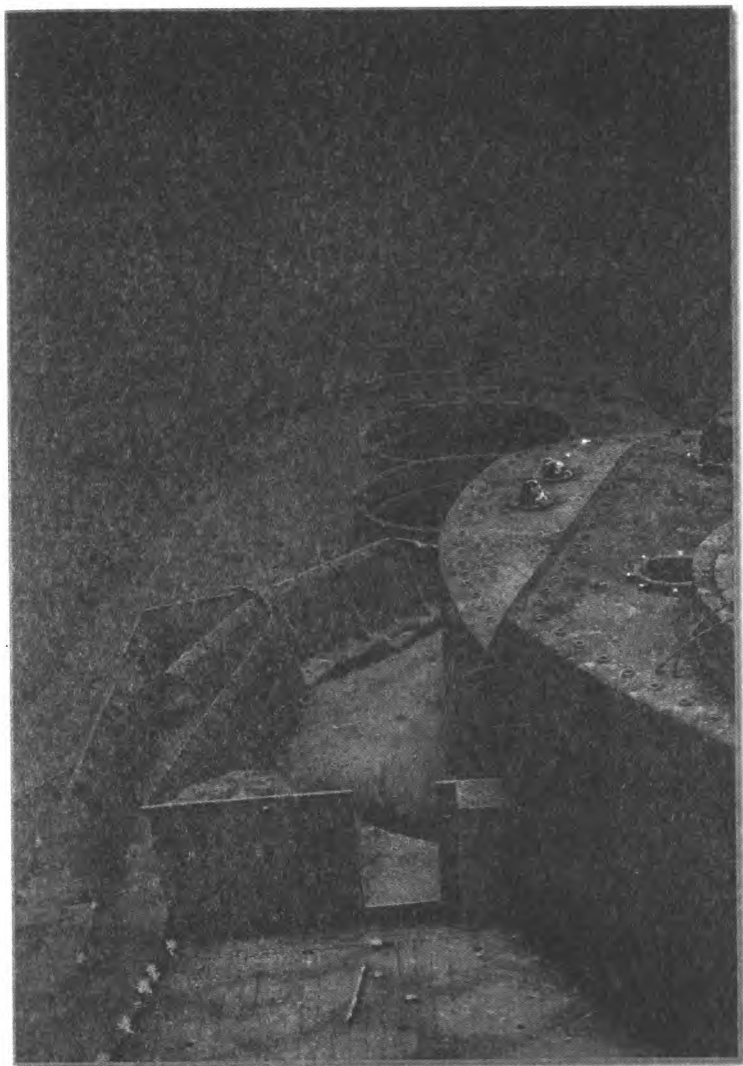
*1988 г. В доме барона Мюлленгейма-Рехберга.  
Хозяин и другие уцелевшие с «Бисмарка» просматривают  
пленку английской подводной экспедиции, заснявшей  
корабль на дне*



*Вид на боевую рубку и трубу перед выходом  
в последний поход*



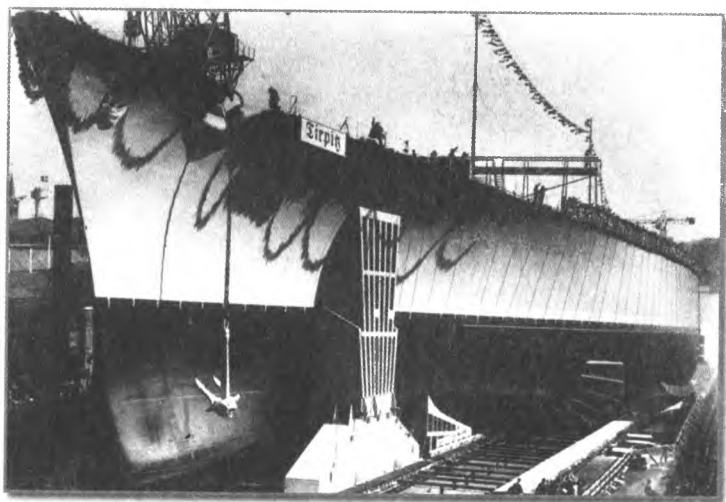
*«Бисмарк» на дне. Вид на боевую рубку*



*«Бисмарк» на дне. Башни главного калибра выпали*



*Вид на носовые башни «Бисмарка»*



*Линкор «Тирпиц» на стапеле*

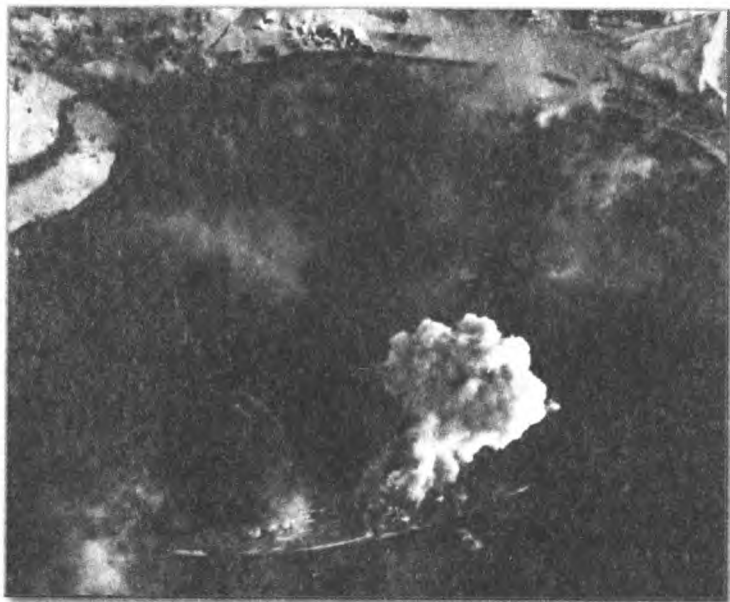
Großadmiral von Tirpitz



*Гросс-адмирал фон Тирпиц*



*«Тирпиц» на испытаниях в Балтийском море*



*Воздушная атака «Тирпица» английскими самолетами  
в Лангефиорде*



*Английская сверхмалая подводная лодка типа «Х»*



*«Тэллбой» с «Ланкастера» летит к «Тирпицу»*



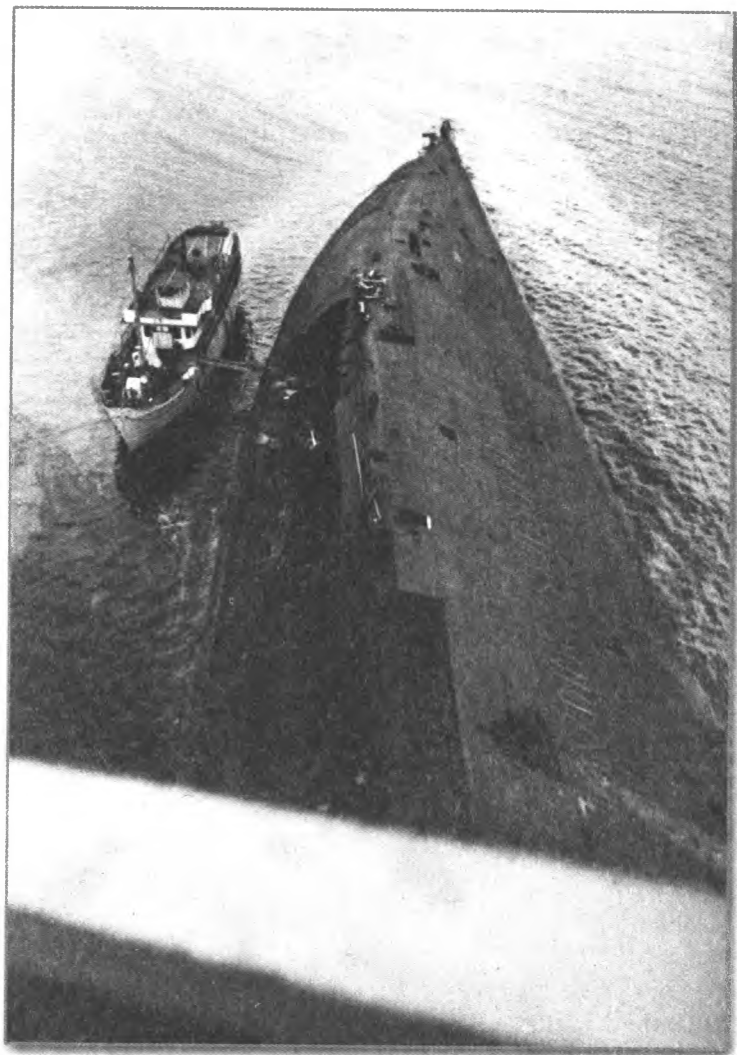
*Вид «Тирпица» с носа во время разборки*





*На переднем плане – кратер, образовавшийся  
после взрыва «Тэллбоя».*

*На втором плане – разборка повернувшегося  
линкора «Тирпиц»*



*Разборка «Тирпица». У борта стоит судно-база разборки*



К этому времени английский линкор «Родней» сблизился с «Бисмарком» на расстояние 14 000 м с носового курсового угла левого борта и изменил курс, чтобы дать возможность «Кингу Джорджу V» вести залповый огонь из всех орудий.

В 09:02 406-мм снаряд с «Роднея» тяжело повредил на «Бисмарке» две башни главного калибра – «Антон» и «Бруно». Обе башни были выведены полностью из строя, хотя одна из них сделала последний залп в 09:27.

Как раз в это время с правого борта «Бисмарка» появился тяжелый крейсер «Дорсетшир», открывший огонь с 18 000 м.

В 09:10 на «Бисмарке» перенесли управление огнем на кормовые башни главного калибра «Цезарь» и «Дора». Управлял огнем лейтенант барон Бургард фон Мюлленгейм-Рехберг – старший из уцелевших офицеров. В качестве цели он выбрал линкор «Кинг Джордж V», ясно видимый с «Бисмарка» на расстоянии 11 000 м по левому борту. После четырех залпов «Бисмарка» 356-мм снаряд попал во вращающийся купол поста управления огнем, уничтожив кормовой дальномер и повредив автомат управления стрельбой. Кормовые башни главного калибра еще действовали, перейдя на автономное управление.

В 09:16 «Родней», закончив боевой разворот, вышел с левого борта «Бисмарка» и с расстояния 10 000 м выпустил по немецкому линкору 6 торпед. (Командиры башен на «Бисмарке» считали, что «Родней» сблизился до 7500 м.)

Вначале огонь «Бисмарка» был очень точным, но по мере продолжения боя его залпы становились все более редкими и неточными. Попадание снаряда с «Норфолка», уничтожившего носовой



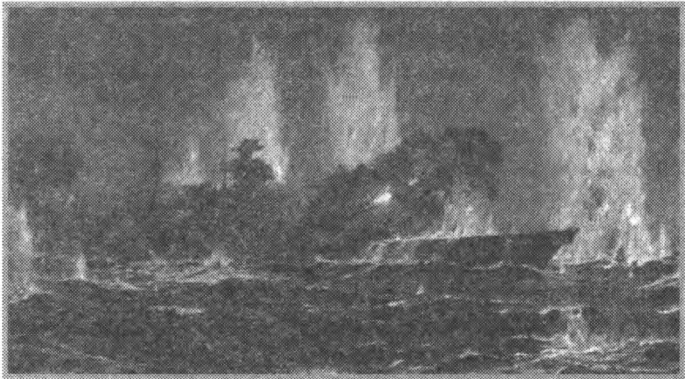
пост управления огнем, очень отразилось на качестве стрельбы немецкого линкора.

Англичане продолжали его расстрел.

К 09:30 действовала только башня «Дора» и несколько 150-мм орудий.

В 09:31 и башня «Дора» замолчала.

Расстояние постоянно уменьшалось. Башни, надстройки и другие боевые посты верхней палубы постепенно превращались в горящие груды металлического лома под градом сыпавших-



*Последний бой «Бисмарка».  
С картины Йорга Вишмана*

ся на «Бисмарк» снарядов разных калибров – от 406-мм до 134-мм.

Наиболее сильные разрушения и повреждения «Бисмарк» получил между 09:15 и 09:45, когда «Родней» и «Кинг Джордж V» сблизилась с ним соответственно на 25 000 и 10 000 метров.

Из 2876 выпущенных в «Бисмарк» снарядов в него попало не менее 400. Все надстройки корабля, особенно в носовой части, были уничтожены и пылали, большая часть находившегося



там личного состава убита. Видимо, в это время погибли адмирал Лютъенс и командир линкора капитан 1 ранга Линдеман.

Около 10:00 командование «Бисмарком» принял старший помощник командира капитан 2 ранга Ганс Елс, который приказал подготовить корабль к взрыву, поскольку вся артиллерия линкора была выведена из строя, и выше ватерлинии «Бисмарк» представлял из себя пылающую развалину. Елсу не удалось пробиться в носовую часть линкора из-за бушующего там пожара, и он попытался собрать уцелевших в помещении корабельной лавки, отдавая приказания по уцелевшим переговорным трубам. Однако в это помещение вскоре попал 406-мм снаряд, убивший самого Елса и большинство других, кто был с ним.

«Родней» и «Кинг Джордж V» продолжали стрельбу, надеясь утопить пылающий «Бисмарк» артиллерийским огнем. В 10:11 полный залп из девяти 406-мм снарядов попал в кормовую часть «Бисмарка». От взрывов в воздух полетели рваные куски листов обшивки, стальные конструкции, поднялась стена пламени, сопровождаемая клубами черного, бурого и белого дыма. Снаряды пробили броню башни «Дора», оторвав ствол у левого орудия. Внутри башни загорелись пороховые заряды, добивая комендоров огнем и ядовитыми газами.

Другой залп, попавший в пылающую носовую часть «Бисмарка», вызвал сильнейший взрыв в районе башни «Антон», в воздух взлетели остатки носовой надстройки.

Оба английских линкора действовали буквально на последних каплях топлива, и в итоге, видя, что «Бисмарк» уже не оказывает никако-



го сопротивления, адмирал Тови приказал своим линкорам прекратить огонь. В 10:14 «Родней» послал в «Бисмарк» свой последний залп, «Кинг Джордж V» – в 10:22. К 10:05 «Кинг Джордж V» находился в 3000 м от «Бисмарка», а «Родней» – в 2500 м.

«Бисмарк» пылал по всей длине – от носа до кормы.

В 10:20 адмирал Тови приказал добить «Бисмарка» торпедами.

Ранее «Родней» уже выпустил по «Бисмарку» 12 торпед, причем его сигнальщики в 09:58 доложили, что наблюдали одно попадание, хотя все уцелевшие немецкие моряки это отрицают.

Восемь торпед выпустил по «Бисмарку» крейсер «Норфолк», также доложивший об одном попадании. Торпедные попадания было очень сложно наблюдать среди бесчисленных водяных столбов от падающих вокруг «Бисмарка» снарядов.

Тяжелый крейсер «Дорсетшир», получив приказ адмирала Тови, приблизился к «Бисмарку» со стороны правого борта и выпустил две торпеды, ясно наблюдая попадание одной из них. Затем «Дорсетшир» обошел «Бисмарка» и выпустил третью торпеду в левый борт линкора, после чего тот получил заметный крен на левый борт.

На «Бисмарке» вскоре после 10:00 в машинном отделении начали закладывать подрывные заряды, главным образом в бортовые патрубki и забортные трубы конденсаторов. Все водонепроницаемые двери и люки, включая ведущие в коридоры гребных валов, были открыты. Заряды были около 10:20, и в 10:35 «Бисмарк» стал валиться на левый борт и уходить в воду кормой. Медленно переворачиваясь через левый борт, «Бисмарк», приподняв нос, встал почти верти-



кально в воде и в 10:40 исчез с поверхности моря. Лейтенанты Мюлленгейм-Рехберг и Юнак, находившиеся в воде, утверждали, что в подводной части правого борта они не заметили никаких следов торпедных попаданий.



*Английский крейсер «Дорсетшир» спасает  
ущевших моряков с «Бисмарка»*

Из экипажа «Бисмарка» удалось спасти только 115 человек: 85 подобрал «Дорсетшир» (один позднее умер от ран), 25 – принял на борт эсминец «Маори», трое были подобраны немецкой подводной лодкой, а двое – немецким вооружен-



ным траулером. Среди спасенных не было ни одного человека с боевых постов в нос от дымовой трубы, где бушевал страшный пожар. Правда, 500–600 человек англичане оставили в воде, когда неожиданное обнаружение перископа подводной лодки вынудило их корабли спешно покинуть место боя. На следующий день поиск уцелевших провел испанский тяжелый крейсер «Канариес», но не обнаружил никого.

С гибелью «Бисмарка» немецкий флот потерял 2500 великолепно обученных офицеров и матросов. С ними погиб и их бесценный боевой опыт. Более того, гибель «Бисмарка» нанесла тяжелый удар по всей немецкой военно-морской стратегии. Она оказала огромное влияние на взгляды Гитлера относительно возможностей крупных боевых кораблей и их роли в войне на море против союзников. Рейды в Атлантику прекратились, оставшиеся корабли были отозваны в Германию и фактически все оставшееся время войны простояли в норвежских фиордах, принося очень мало пользы.





## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Попадания английских снарядов в «Бисмарк» в бою 27 мая 1941 г.

1. 08:59 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд, выпущенный с расстояния 18300 м, взорвался на верхней палубе, выведя из строя башни главного калибра «Антон» и «Бруно».
2. 08:59 – 203-мм (8-дюймовый) снаряд уничтожил носовой пост управления артогнем.
3. 09:00 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд разорвался у основания самолетной катапульты, вызвав детонацию 105-мм боезапаса, сложенного у орудий. Убито и ранено большое количество людей.
4. 09:01 – 203-мм (8-дюймовый) снаряд попал в носовую 150-мм башню правого борта, заклинив входную дверь и отрезав там весь расчет.
5. 09:02 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд повредил башню «Антон» и вырвал куски брони из башни «Бруно», которыми убило почти всех, находящихся на ходовом мостике.
6. 09:12 – 356-мм (14-дюймовый) снаряд уничтожил запасной носовой пост управления огнем.



7. 09:13 – 356-мм (14-дюймовый) снаряд попал в поворотную часть кормового дальномера, снеся его за борт.

8. 09:13 – 356-мм (14-дюймовый) снаряд попал в трансформаторное помещение кормовой части левого борта, вызвав там пожар и уничтожив оборудование.

9. 09:13 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд попал в верхнюю палубу, детонировав боезапас зенитной артиллерии.

10. 09:15 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд, пробив броневую палубу, проник в котельное отделение правого борта, где, взорвавшись, разрушил магистрали пара и вызвал пожар.

11. 09:17 – 356-мм (14-дюймовым) снаряд, наблюдаемый с «Норфолка», упал в районе башни «Антон», повредив ее гидравлику. Орудия упали вниз.

12. 09:31 – 356-мм (14-дюймовый) снарядом оторвало ствол левого орудия башни «Дора», но правое орудие еще выпустило два снаряда. В башне начался пожар, и экипаж покинул ее.

13. 09:35 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд, пробив броневую палубу, взорвался в машинном отделении левого борта.

14. 09:40 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд, попавший в заднюю часть башни «Бруно», вызвал сильный взрыв, разрушивший башню. Большая часть броневых плит была силой



взрыва брошена через мостик.

В башне наблюдался небольшой пожар.

15. 09:140 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд уничтожил автомат стрельбы орудий главного калибра.

16. 09:41 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд попал в лобовую часть башни «Цезарь». Башня не пострадала, но был поврежден механизм вертикальной наводки правого орудия.

17. 09:41 – несколько 406-мм (16-дюймовых) снарядов попали в верхнюю палубу, взорвав боезапас орудий вспомогательных калибров.

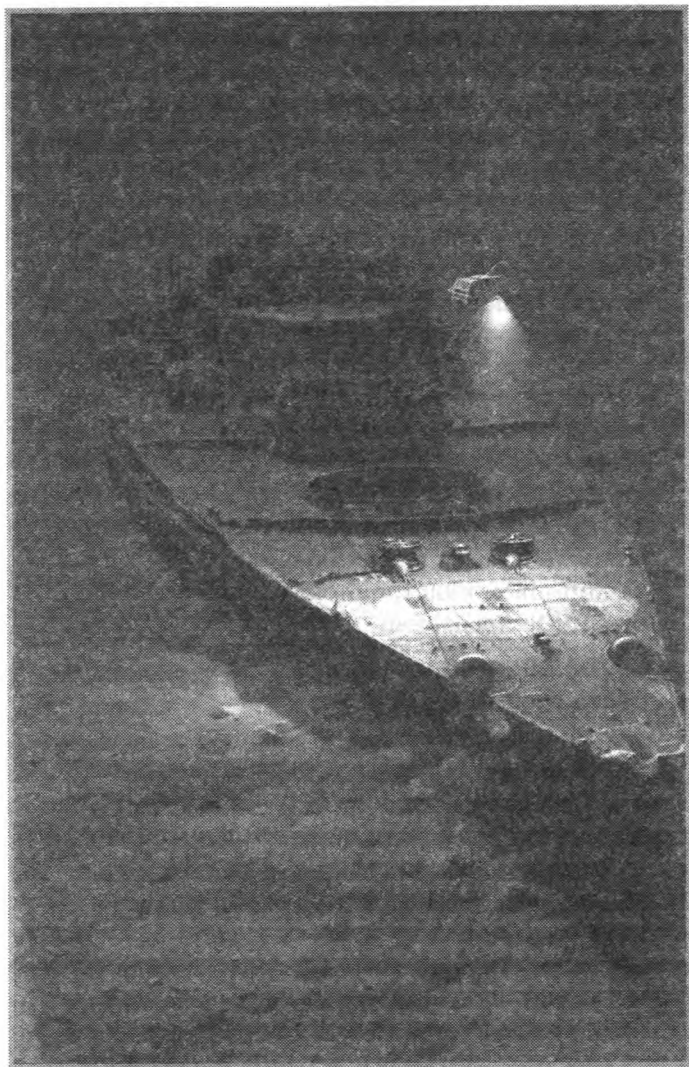
18. 09:43 – три 406-мм (16-дюймовых) снаряда попали в верхнюю палубу за кормовой надстройкой, сделав в палубе огромные пробоины.

19. 09:50 – 406-мм (16-дюймовым) снарядом сбита грот-мачта.

20. 09:51 – 406-мм (16-дюймовым) снарядом уничтожен носовой пост борьбы за живучесть.

21. 09:52 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд разрушил ангар, пожаром уничтожен гидросамолет.

22. 09:56 – два или три снаряда разрушили радиорубку, убив весь личный состав.



*Линкор «Бисмарк» на дне Атлантического океана.  
Снято англичанами в 1988 г.*

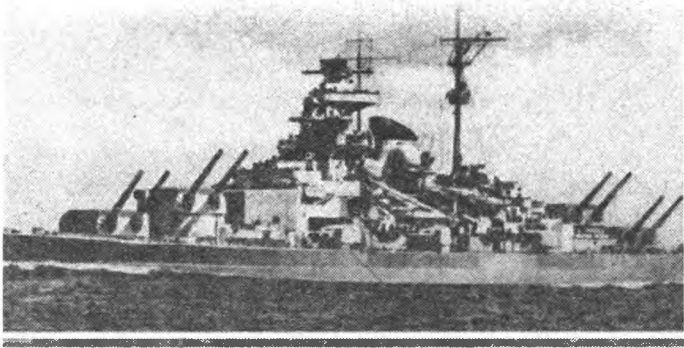


23. 10:00 – 406-мм (16-дюймовый) снаряд, попавший в помещение корабельной лавки, убил более 200 человек.

24. 10:05 – попадание снаряда в отсеки I и II.

25. 10:05 – попадание снаряда в отсек IV вывело из строя вентиляцию в кормовой части главной палубы.

26. 10:07 – два снаряда попали в отсек IV, разбив шахту подачи снарядов.



## ТИРПИЦ

*(Тирпиц Альфред фон (1849–1930) – гросс-адмирал, выдающийся военно-морской и государственный деятель кайзеровской Германии, создатель и организатор немецкого флота Открытого моря.)*

### «ТИРПИЦ»

**Водоизмещение:** 50 954 т.

**Главные размерения:** 241,55×36×9,99 (10,17) м.

**Вооружение:** восемь 15-дюймовых (380-мм)/47 орудий в четырех двухорудийных башнях, расположенных попарно в носу и корме;

двенадцать 5,9-дюймовых (150-мм)/55 орудий в шести двухорудийных башнях;

шестнадцать 4,1-дюймовых (105-мм)/65 орудий в спаренных установках;

двенадцать 20-мм зенитных автоматов;

два 533-мм счетверенных торпедных аппарата (ТА);

четыре гидросамолета «Арадо-196».

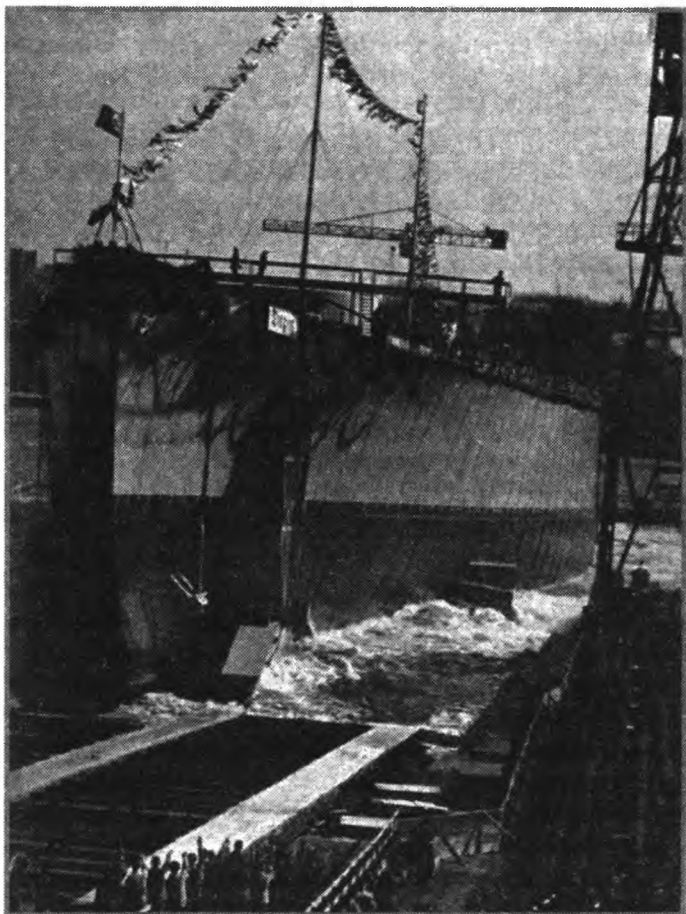


**Бронирование:** Борта – 324 мм.

Башни – 356 мм.

Палуба – 80–100 мм.

**Скорость максимальная:** 30,8 узла при полной нагрузке машин.



*1 апреля 1939 г. Линкор «Тирпиц» сходит на воду*



**Дальность плавания:** 9125 миль на скорости 19 узлов при полном запасе топлива 8170 т.

**Экипаж:** 2608 человек.

**Тип:** «Бисмарк».

Линейный корабль «Тирпиц» (Линкор «С») был заложен 30 октября 1936 г. на верфи Кригсмарине в Вильгельмсгафене.

1 апреля 1939 г. линкор был спущен на воду.

«Тирпиц» вступил в строй 25 февраля 1941 г. За время достройки корабля в Вильгельмсгафене английские бомбардировщики совершили на него в общей сложности 1042 боевых вылета, сбросив на линкор 670 тонн бомб. Корабль попаданий не получил, но постоянные атаки значительно отсрочили его достройку. В июле 1940 г. во время наиболее массированных налетов стоявший на том же заводе «Принц Ойген» получил два прямых попадания авиабомбами, а «Лютцов» — одно.

9 марта 1941 г. «Тирпиц» перешел из Вильгельмсгафена в Киль, а 16 марта приступил к сдачным испытаниям в Данцигской бухте и Балтийском море, проводя в то же время интенсивные учения для поднятия уровня боевой подготовки экипажа, продолжавшиеся до 20 июля.

В период проведения операций «Барбаросса» «Тирпиц» временно стал флагманским кораблем немецкого Балтийского флота. В сентябре 1941 г. «Тирпиц» вместе с «карманным линкором» «Адмирал Шеер», легкими крейсерами «Кёльн», «Нюрнберг», «Эмден» и «Лейпциг» и эсминцами эскорта вышли на позицию у Аландских островов, чтобы пресечь любую попытку советских кораблей прорваться из Ленинграда в Швецию и там интернироваться. Немецкая эскадра находилась у Аландских островов с 23 по 26 сентября,





а затем была расформирована. «Тирпиц» продолжал учения на Балтике, ожидая дальнейших приказов. Война на море уже не сулила Германии ничего хорошего. После гибели «Бисмарка» Гитлер запретил направлять «Тирпиц» в атлантический рейд.

13 ноября 1941 г. адмирал Редер предложил направить «Тирпиц» в Норвегию для нападения на конвой, доставлявших союзную помощь в СССР.

Гитлер согласился, и линкор был поставлен в док в Гдыне, чтобы подготовиться к службе в Заполярье. В ходе модификации на «Тирпице» число 20-мм зенитных автоматов увеличили до 61, а также установили два счетверенных 583-мм торпедных аппарата для торпедирования торговых судов.

11 января 1942 г. «Тирпиц» направился в Вильгельмсгафен, чтобы скрыть от противника свое реальное назначение.

14 января в 23:00 под покровом полной темноты корабль вышел в Трондхейм.

Решение направить «Тирпиц» в Норвегию, которую Гитлер называл «зоной судьбы», базировалось, главным образом, на опасении возможности вторжения в Норвегию союзников. Поэтому Гитлер с такой готовностью поддержал предложение адмирала Редера направить туда «Тирпиц».

Само присутствие «Тирпица» в норвежских водах должно было, по замыслу немецкого командования, несколько охладить агрессивность английского флота и оказать влияние на всю обстановку в Северной Атлантике.

Появление в норвежских водах «Тирпица», которому вскоре суждено было получить прозви-



ще «Одинокая королева Севера», вызвало быструю реакцию со стороны англичан. 16 января английская воздушная разведка обнаружила линкор, стоявший на якоре в Трондхейме.



*«Тирпиц» на якорной стоянке около Нарвика*

Следующий самолет-разведчик обнаружил «Тирпиц» уже стоявшим в Фаetten-фиорде – небольшом фиорде севернее Трондхейма. Корабль отшвартовался близко к поросшим лесом прибрежным сопкам, которые не только маскировали его, но и прикрывали от воздушного налета с юго-западного направления. Матросы срубили несколько деревьев и закрепили их на палубе и надстройках линкора, чтобы еще сильнее замаскировать его и скрыть от любопытных глаз вражеской авиации, появлявшейся над фиордом по три раза в день.

Корабль простоял в Фаetten-фиорде с 16 января по 5 марта 1942 г.



Вначале активным действиям «Тирпица» мешала острая нехватка топлива в немецком флоте, а также передача эскортных эсминцев во Францию для прикрытия прорыва «Шарнхорста», «Гнейзенау» и «Принца Ойгена» через пролив Ламанш. Поэтому планируемое на конец января нападение на конвой RQ-8 было отложено. Еще одним фактором, ограничивающим действия «Тирпица», была потеря Германией к этому времени большей части судов океанского обеспечения линейных кораблей, которые англичане в ходе операций против «Шарнхорста» с «Гнейзенау» и «Бисмарка» почти все перетопили.

В марте и июле 1942 г. «Тирпиц» провел две безуспешные акции против конвоев, доставлявших союзную помощь в Россию.

4 марта 1942 г. штаб военно-морской группы «Норд» приказал «Тирпицу», «Адмиралу Шееру» и трем эсминцам атаковать конвои QR-8 и RQ-12. Конвой QR-8 возвращался из Мурманска, а конвой RQ-12, напротив, направлялся в Мурманск. Конвои должны были встретиться в районе о. Медвежий 7 марта 1942 г. Приказ, однако, вскоре был изменен, предписывая осуществить операцию только «Тирпицу» с тремя эсминцами, поскольку «Адмирала Шеера» считали слишком тихоходным для совместных действий с «Тирпицем».

5 марта немецкий самолет-разведчик обнаружил конвой RQ-12 в районе острова Ян Майен, но немцы не знали, что в ближнее охранение этого конвоя входят линкор «Дюк оф Йорк», линейный крейсер «Ринаун» и шесть эсминцев. Примерно в 100 милях позади конвоя шли корабли дальнего прикрытия – линкор «Кинг Джордж V», авиано-



сец «Викториес», крейсер «Барвик» и шесть эсминцев.

6 марта, когда немецкий отряд, возглавляемый «Тирпицем», шел на запад от Трондхейма, он был обнаружен английской подводной лодкой «Сивольф», которая сообщила его место и курс.

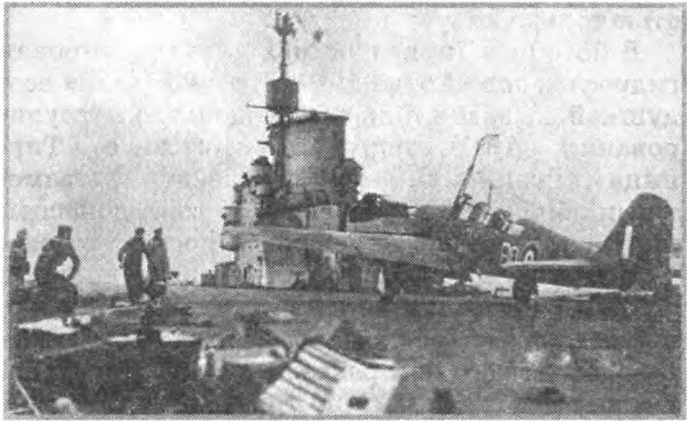
Поскольку английская разведка («Ультра») могла расшифровывать коды немецкого флота, англичанам были известны полученные «Тирпицем» приказы. Конвой получили приказ взять севернее и идти по самой границе пакового льда, что позволило грузовым судам, правда, с большим трудом избежать встречи с «Тирпицем» и его охранением. Единственной жертвой оказалось отставшее от конвоя QR-8 русское грузовое судно «Ижора», которое 7 марта в 16:32 было обнаружено и потоплено немецким эсминцем Z-25. Однако перед гибелью «Ижора» успела передать сигнал бедствия, благодаря которому англичанам стало известно примерное место «Тирпица». Адмирал Тови немедленно послал шесть своих эсминцев обследовать район, из которого поступил сигнал бедствия с «Ижоры».

К полуночи адмирал Тови был уже убежден, что «Тирпиц» прервал операцию и возвращается на базу. Поскольку у английского адмирала не оставалось эсминцев, находящихся в его непосредственном подчинении, он с неохотой повел свои тяжелые корабли – линкор «Кинг Джордж V», авианосец «Викториес» и крейсер «Борвик» к о. Медвежий. 8 марта в 17:30 адмиралу Тови пришлось пересмотреть свое решение, когда он получил сообщение разведки о том, что «Тирпиц» не только продолжает операцию, но и находится в пределах дальности действия самолетов



авианосца «Викториес». 9 марта в 02:40 английские корабли шли восточным курсом со скоростью 25 узлов.

Тем временем 8 марта в 20:25 находившийся на борту «Тирпица» адмирал Циллакс принял решение возвращаться на базу, и к 02:40 9 марта «Тирпиц» лег на юго-западный курс, направляясь в Трендхейм. Немецкие корабли находились в 115 милях юго-восточнее соединения адмирала Тови и в 100 милях западнее о. Лафотен.



*На палубе английского авианосца «Викториес».  
Взлет разведывательного самолета*

В 06:30 к «Тирпицу» присоединился эсминец «Фридрих Ин», пришедший из Тормсе после дозаправки топливом. Еще два эминца, которые 8 марта в 04:00 были посланы на дозаправку, не вернулись.

В 06:40 авианосец «Викториес» выпустил в воздух самолет-разведчик, а еще через 50 минут — 12 торпедоносцев «Альбакор».



В 08:02 самолет-разведчик обнаружил «Тирпица» и один эсминец примерно в 70–80 милях западнее о. Лафотен.

В 08:10 сигнальщики «Тирпица» обнаружили далеко и низко над горизонтом за кормой «Тирпица» разведывательный самолет противника, а в 08:15 адмирал Циллакс приказал повернуть влево в направлении Вест-фиорда, где была полная безопасность. Сильный ветер, скорость которого достигала 36 узлов, задувал с северо-запада. Встречный ветер и набегающая волна позволяли немецкому линкору идти со скоростью только 28 узлов.

В 08:30 с «Тирпица» был катапультирован гидросамолет «Арадо-196» для проведения воздушной разведки и противолодочного патрулирования. «Арадо» попытался отогнать от «Тирпица» английский самолет-разведчик, а заметив приближающиеся к кораблю торпедоносцы, направился к берегу и совершил посадку в Бодо.

Несмотря на высокую скорость «Тирпица» и сильный встречный ветер, английским торпедоносцам удалось сблизиться с немецким линкором, после чего они разделились на три звена. Первые два (группами по три) зашли в атаку с левого борта «Тирпица», а вторая группа из шести машин зашла с правого борта. Когда первая волна, идя низко над водой, начала атаку, ее встретил зенитный огонь с «Тирпица» и эсминца «Фридрих Ин». В 09:20 самолеты сбросили торпеды, и «Тирпиц», уклоняясь от них, начал поворот влево. В тот момент, когда линкор лег на курс, параллельный движению торпед, начала атаку вторая группа торпедоносцев, сбросившая торпеды в 09:21. Все торпеды имели вес заряда 211 кг и скорость 40 узлов, идя на глубине 7,6 м.



*Командир «Тирпица» капитан 1 ранга  
Карл Топп*

Благодаря умелому маневрированию и смене скоростей «Тирпица» эти торпеды прошли по носу и корме линкора – ближайшая примерно в 140 м. В 09:23, когда «Тирпиц» начал разворот вправо, третья группа торпедоносцев из шести машин зашла в атаку с правого борта, пробиваясь через шквальный зенитный огонь. Английские самолеты шли на высоте примерно 80 м, разделившись на звенья по две машины в каждой.



Два торпедоносца были сбиты, не дотянув до точки сброса торпед. Только четверем машинам удалось сбросить торпеды, одна из которых прошла всего в 10–20 м от «Тирпица». Идя в атаку, торпедоносцы подошли к линкору настолько близко, что, выходя из атаки, обстреляли мостик и палубу «Тирпица» из крупнокалиберных пулеметов. Каким-то чудом на палубе «Тирпица» среди расчетов зенитных орудий были ранены всего три человека. Но корабль, благодаря искусному маневрированию, избежал попаданий. Некоторые повороты делались столь резко, что старший механик предупредил мостик о возможной аварии рулевых машин, которые могли не выдержать подобных перегрузок.

105-мм орудия линкора и зенитные автоматы вели непрерывный огонь в течение 11 минут – везде выросли целые холмы из стреляных гильз. Закончив бой, «Тирпиц» направился к островам Лафотена и вечером 9 марта встал на якорь в Вест-фиорде. Вскоре линкор направился в Трондхейм, прибыв туда 13 марта в 21:00.

После этой операции английская авиация сделала несколько безуспешных налетов на «Тирпиц». За три ночи – с 30 на 31 марта, 27 на 28 апреля и 28 на 29 апреля – англичане потеряли в общей сложности 12 бомбардировщиков «Галифакс» и один «Ланкастер» в попытках забросать якорную стоянку «Тирпица» донными минами. Много из сброшенных англичанами мин застревали на деревьях и на склонах сопок, окружающих фиорд. Немцы обследовали их и поняли, что мины подобной конструкции должны зарываться в морское дно и взрываться, входя во взаимодействие с магнитным полем корабля.





Однако мартовская атака палубных торпедоносцев на «Тирпиц» так встревожила Гитлера, что он запретил вводить линкор в бой, не убедившись, что в этом районе не действует авианосец противника.

Если же авианосец действует, то непременно условием для получения разрешения на выход «Тирпица» является потопление этого авианосца или вывод его из строя.

Кроме того, в мартовской операции «Тирпиц» и эсминцы израсходовали 8230 т топлива, а до начала июня немецкий флот не рассчитывал собрать достаточно топлива, необходимого для проведения крупной военно-морской операции.

Следующей целью «Тирпица» стал конвой RQ-17, вышедший в Россию 27 июня 1942 г. Силы прикрытия конвоя состояли из английского линкора «Дюк оф Йорк» и американского «Вашингтон», а также авианосца «Викториес».

Силы немцев были разделены на два отряда. Из Нарвика вышли два «карманных линкора» «Лютцов» и «Адмирал Шеер» в охране шести эсминцев, а из Трондхейма – «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Хоппер» и еще шесть эсминцев.

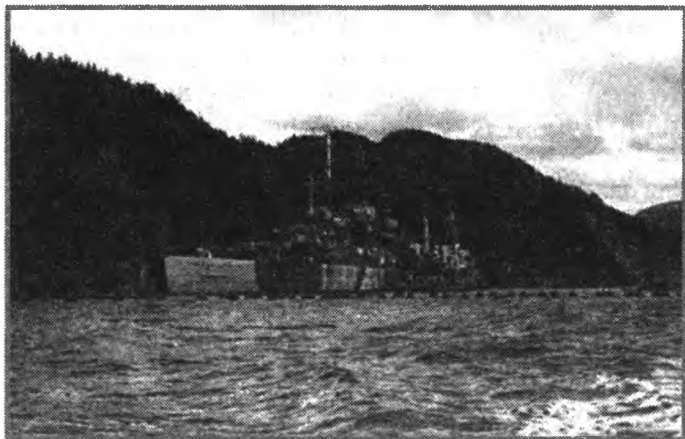
Из разведывательных источников в Швеции весь немецкий план был известен англичанам. Однако у немцев все шло совсем не по плану. Еще не успев выйти в море, «Лютцов» и три эсминца, следовавшие за «Тирпицем», наскочили на неотмеченные на карте подводные рифы и из-за полученных повреждений вынуждены были вернуться на базу.

Тем не менее, у кого-то в английском Адмиралтействе не выдержали нервы, и не прошло еще и 12 часов после сообщения о выходе «Тир-



пица» из Трондхейма, как конвой получил приказ рассредоточиться.

5 июля в 21:32 немецкое командование, узнав, что вышедшие в море корабли обнаружены, отменило операцию, поскольку элемент внезапности был потерян и существовала опасность попадания кораблей под удар авианосца. После того, как надводные корабли были отозваны, рассредоточенный конвой стал легкой добычей авиации и подводных лодок, утопивших 21 судно из 34. Ни один из германских надводных кораблей не осмелился отойти далеко от берегов Норвегии. «Тирпиц» повернул к островам Лафотена, а затем вошел в Альтен-фиорд.



*«Тирпиц» под защитой противоторпедных сетей*

Возвращение немецких надводных кораблей на базу произошло из-за сильного беспокойства Гитлера и нервозности немецких адмиралов, отвечающих за исход операции. У всех еще была свежа в памяти атака английских торпедонос-



цев на «Тирпиц» 9 марта. Более того, не успел «Тирпиц» и на этот раз выйти в море, как был обнаружен советской подводной лодкой К-21, которая выпустила по нему две торпеды, но промахнулась.

В течение лета «Тирпиц» перешел в Боден-фиорд вблизи Нарвика. Корабль остро нуждался в ремонте, но Гитлер запретил возвращаться для этой цели в Германию. В октябре линкор вернулся в Трондхейм, где для него была оборудована якорная стоянка с целой сетью постов для постановки дымзавес. На берегу было развернуто несколько зенитных батарей. «Тирпиц» стоял под защитой двойного ряда противоторпедных сетей. 23 октября корабль оставил Боден-фиорд и перешел в Фаetten-фиорд под Трондхеймом, где провел в несколько стадий плановый ремонт. В ходе ремонта на линкоре сменили котельные трубки и поставили новые рули, для чего пришлось построить кессон. Этот ремонт можно было считать маленьким подвигом, поскольку в распоряжении рабочих не было ни дока, ни кранов, ни другого оборудования судоремонтных заводов. 28 декабря «Тирпиц» прошел послеремонтные испытания, а затем провел в районе Трондхейма учебно-артиллерийские стрельбы. 4 января 1943 г. корабль снова был в состоянии полной боеготовности.

Пока «Тирпиц» ремонтировался, англичане сделали еще одну попытку вывести немецкий линкор из строя.

В октябре 1942 г. норвежский рыболовный траулер, выйдя с Шетландских островов, тайно должен был доставить в Трондхейм две человеко-торпеды типа I («Шариот»). Этими торпедами должны были управлять два боевых пловца



в легководолазном снаряжении. 30 октября этот траулер был остановлен для проверки немецким сторожевым катером. Судно пришлось затопить, экипаж попал в плен. (Позднее одному из них удалось бежать в Швецию. Он уверял, что оба «Шариота» еще до проверки траулера немцами были смыты в море штормом.)

После боя в Баренцевом море 31 декабря 1942 г., когда «карманный линкор» «Лютцов» и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» не смогли перехватить конвой, завязнув в безуспешном бою с небольшим отрядом английских эсминцев, Гитлер пришел в ярость от столь жалких результатов и приказал поставить на прикол все крупные боевые корабли, включая и «Тирпиц». Однако вступивший в должность главнокомандующего немецким флотом адмирал Дениц добился отмены этого приказа Фюрера. В марте 1943 г. к стоявшему в Альтен-фиорде «Тирпицу» присоединился линейный крейсер «Шарнхорст», но в течение весны и лета 1943 г. конвои в Россию не шли, и оба корабля продолжали стоять без дела.

Дело им придумал адмирал Дениц, разработав план похода «Тирпица» и «Шарнхорста» к Шпицбергену для бомбардировки портовых сооружений и угольных шахт этого захваченного норвежцами острова, а также для отработки тактики совместных действий.

6 сентября 1943 г. «Тирпиц», «Шарнхорст» и 10 эсминцев вышли из фиорда и взяли курс на Шпицберген.

8 сентября орудия главного калибра «Тирпица» впервые открыли огонь по реальной цели противника.

Корабли уничтожили все указанные объекты и в 11:00 направились обратно на базу.



Тем временем англичане, потерпев неудачу с доставкой в Трондхейм человеко-торпед, решили использовать в нападении на «Тирпиц» сверхмалые подводные лодки, недавно спроектированные и построенные в Великобритании. По плану операции эти подлодки-карлики должны были



*Английская сверхмалая подводная лодка типа «Х»*



добраться до берегов Норвегии на буксире океанских подводных лодок, а затем, действуя самостоятельно, «поднырнуть» под противолодочные и противоторпедные сети и разместить под днищем «Тирпица» двухтонные подрывные заряды с часовым механизмом. Взрывом такого заряда под днищем корабль должен был получить тяжелейшие повреждения по корпусу и механической установке, что было видно на недавнем примере аналогичного подрыва крейсера «Белфаст».

Планирование этой операции началось еще в августе 1942 г., а осуществить ее было решено в период 20–25 сентября 1943 г. К операции привлекались шесть карликовых подводных лодок, а затем их число было увеличено до десяти.

Десять сверхмалых лодок пошли к Норвегии на буксире своих океанских собратьев, но только восьми из них удалось добраться до норвежского побережья. И только двум удалось разместить свои подрывные заряды под «Тирпицем».

22 сентября три карликовые лодки подошли к сетевому заграждению у стоянки «Тирпица». В 05:00 подводная лодка Х-6 успешно преодолела заграждение, держась в кильватерной струе сторожевого катера. Внутри заграждения лодка наткнулась на подводный риф, вынуждена была всплыть, но была ошибочно принята обнаружившими ее сигнальщиками за дельфина. Сумев погрузиться, Х-6 снова направилась к «Тирпицу» и на этот раз была правильно опознана. В этот момент она была уже слишком близко от линкора, находясь в мертвом пространстве всех его орудий. С борта «Тирпица» по лодке открыли огонь из автоматов и стали забрасывать ее ручными гранатами. Несмотря на полученные поврежде-



ния, доблестная Х-6 нырнула под «Тирпиц» в районе башни «Бруно» и после неудачной попытки разместить свои заряды на обшивке днища линкора сбросила их под днищем на дно.

На борту «Тирпица» царила суматоха, близкая к панике. Звучали сигналы различных тревог (кроме, почему-то, противолодочной), спешно задраивались все водонепроницаемые двери и люки.

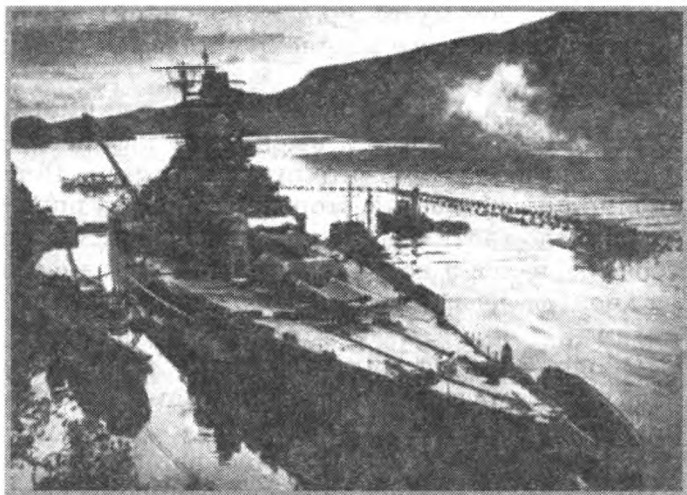
Между тем Х-6, вынырнув из-под линкора, потеряла управление и выскочила на поверхность. Экипаж решил затопить «малютку». Подскочивший немецкий сторожевой катер попытался было взять тонущую лодку на буксир, но трос оборвался и подлодка ушла кормой вперед на дно, где легла рядом со сброшенными ею зарядами.

Около 04:00 вторая «малютка» Х-7 запуталась в сетях, ограждающих пустую стоянку ушедшего в Германию «Лютцова». Лодке удалось освободиться, и в 07:10 она направилась к «Тирпицу», подойдя к линкору со стороны левого борта примерно в районе башни «Бруно». Нырнув под днище «Тирпица», Х-7 сбросила один заряд под носовой частью корабля, а второй — примерно в 45–60 м дальше в корму. Теперь под днищем «Тирпица» уже находились четыре мины весом по 2 т каждая на глубине около 30 м от днища.

А на борту «Тирпица» продолжалась суматоха. В целях экономии топлива корабль стоял с потушенными котлами, питаясь от береговой энергосети. Для поднятия пара в котлах, чтобы начать движение, требовалось по меньшей мере 20 минут. Командир «Тирпица» капитан 1 ранга Ганс Майер, однако, не хотел выводить корабль



за пределы сетевого заграждения, считая, что там рыскает еще несколько подводных лодок противника. Тем более, что пытавшаяся уйти Х-7 была около 07:40 замечена сигнальщиками. Командир решил перетянуться вперед на швартовах, затем



*«Тирпиц» на стоянке в норвежском фиорде*

отдать носовые концы и попытаться встать перпендикулярно своей прежней позиции. Подобная операция была долгой и трудоемкой и не могла отвести корабль далеко от подложенных зарядов. Справедливости ради следует отметить, что немцы совершенно не представляли, что им следует ожидать. Водолазы готовились проверить корпус корабля на предмет обнаружения магнитных мин, одни матросы возились со швартовыми тросами, пропущенными под днище, пытались содрать с обшивки магнитные мины, когда в 08:12, как явствует из бортового журнала «Тир-





пица», «раздались тяжелые взрывы по левому борту «Тирпица» с десятисекундными интервалами. Корабль подбросило, тряхнуло и закачало с борта на борт».

Третья английская карликовая лодка Х-5 появилась вблизи линкора уже после взрывов. Когда она всплыла примерно в 200 м от сетевого заграждения, по ней открыли огонь из зенитных автоматов. Огонь был прекращен по приказу капитана 1 ранга Майера. Лодка погрузилась, и немецкий эсминец сбросил на нее глубинные бомбы. От полученных повреждений лодка позднее затонула.

Первый взрыв произошел на траверзе башни главного калибра «Цезарь» примерно в 5–7 м от левого борта, второй – в 45–55 м слева по носу. Силой взрывов «Тирпиц» был приподнят, затем грузно осел, завибрировал, закачался с борта на борт. Затем все затихло, линкор остался на прежнем месте с небольшим креном на левым борт. Когда палуба внезапно вздрогнула под ногами матросов, возящихся со швартовыми, человеческие тела подняло в воздух как легкие листы бумаги. Освещение погасло. Носовая и кормовая части корабля сильно завибрировали. Обшивка носовой надстройки местами вспучилась, местами была разорвана. Якорные скобы были сломаны, и якорь-цепи разбросало по полубаку. На палубу дождем посыпались битые стекла иллюминаторов рубок и других верхних боевых постов. Водонепроницаемые двери заклинило. С некоторых переборок сорвало огнетушители, которые сработали, ударившись о палубу.

Вокруг «Тирпица» начало разливаться нефтяное пятно, говоря о том, что топливные цистерны линкора повреждены.



Корпус корабля получил значительные повреждения по всей длине. Листы днищевой обшивки оказались разорванными на протяжении примерно полутора метров от центра взрывов.

В днище также образовалась вмятина длиной 35 метров и шириной 12 м. В некоторых местах (особенно в районе машинного отделения левого борта) разорвало сварные швы. Во многих местах разорвало и вспучило настил внутреннего днища. Вода проникла в топливные цистерны и в отсеки противоторпедной защиты. Корабль принял 1430 т воды. Вода просачивалась внутрь линкора и через многочисленные трещины и разрывы в днище. Полностью затопленными оказались румпельное отделение левого борта, кормовой пост управления механизмами и турбогенераторное помещение № 2.

Вышло из строя много оборудования электрических, радио- и радиолокационных систем, а также системы управления огнем. Было погнуто или срезано большинство крепежных болтов станин механических установок. Полного ремонта требовали артиллерийские электроцепи, особенно связывающие дальномеры с автоматами управления артогнем. Сами дальномеры были выбиты из своих гнезд и нуждались в ремонте.

Тяжело пострадало и вооружение корабля. Башня главного калибра «Дора» была сорвана с катков, а затем упала на них, тяжело повредив направляющие вращения. (Вес башни около 2000 т.) Башня оказалась заклиненной и не могла вращаться. Башни «Бруно» и «Цезарь» также временно вышли из строя, их необходимо было провентилировать, прежде чем группы борьбы за живучесть могли бы их проинспектировать.



Заклиненной оказалась и 150-мм башня № 3 левого борта.

Хуже всего было то, что повреждения башни главного калибра «Дора» устранить в Норвегии было невозможно, поскольку здесь не было крана достаточно мощного, чтобы поднять поврежденную башню и правильно поставить ее на катки.

Оказалось поврежденным и рулевое управление: погнут баллер левого руля, повреждено перо руля и треснула рама.



*«Тирпиц» после атаки «Х»-лодод.  
Видны разводы от вытекающего топлива*

Вскоре после взрывов немецкий эсминец «Эрих Штайнбринк» (Z-15) передал в эфир: «Сильный взрыв в 60 метрах по левому борту “Тирпица” в 10:12... 500 кубических метров воды (проникло в корабль)...» Радиограмма была перехвачена службой «Ультра», и англичане узнали, что «Тирпиц» получил тяжелые повреждения. Подтверждение этому англичане получили на следующий день, когда разведывательный «Спитфайр» обле-



тел фиорд и доложил, что «Тирпиц» неподвижно стоит внутри сетевого ограждения, а вниз по фиорду плывет пятно мазута длиной примерно в 2 мили.

Адмирал Дениц обсудил положение «Тирпица» с Гитлером еще до получения полного рапорта о состоянии корабля. Дениц получил данные только на 24 сентября. Фюрер и адмирал пришли к выводу, что ремонт «Тирпица» необходимо провести в Норвегии, поскольку вернуть корабль в Германию невозможно. Своим ходом линкор идти не мог, а буксировать его через воды, фактически контролируемые противником, было слишком рискованно.

Ремонт был произведен в Каа-фиорде с помощью плавмастерской «Ноймарк» и командированных с немецких заводов высококвалифицированных рабочих.

Жили рабочие на плавказарме «Нью-Йорк», бывшем лайнере Гамбург-Американской линии.

Для проведения такого крупного ремонта, который требовался «Тирпицу», в Норвегии не хватало ни материалов, ни технологических мощностей. Часть материалов удалось доставить из Германии, но их было явно недостаточно, поэтому ремонт «Тирпица», проведенный в течение 1943–44 гг. в условиях Заполярья, где отсутствовало даже простейшее оборудование, нужное для судоремонта, можно считать самым ярким подвигом судостроителей в период Второй мировой войны.

Наиболее сложной задачей являлось восстановление машинной установки корабля. Смещение с места и повреждения крупных фундаментов главных машин и гребных валов привело, в свою очередь, к перекосу роторов турбин, полом-



ке соединительных муфт на валах и выходу из строя клапанов. Необходимо было заново проводить центровку гребных валов, особенно в их дейдвудной части, что без ввода корабля в док считалось практически невозможным. После проведения центровки нужно было соответствующим образом отрегулировать фундаменты турбин, вспомогательного оборудования и опорных подшипников. Требовали смены многие сальниковые уплотнители и набивочные коробки.

Ремонт «Тирпица» продолжался с ноября 1943 г. по февраль 1944 г., прерываемый частыми налетами союзной авиации.

В ночь с 11 на 12 февраля «Тирпиц» был атакован русскими бомбардировщиками, которые несли бомбы в 1000 кг. Только четверем самолетам удалось обнаружить корабль и лишь одному отбомбиться. Бомба взорвалась вблизи корабля, нанеся ему незначительные повреждения.

А на «Тирпице», между тем, героическими усилиями рабочих и экипажа удалось заменить перо левого руля и отремонтировать гребные валы.

Испытания «Тирпица» провели 15–16 марта. При этом машина правого борта так вибрировала на высоких скоростях, что выйти на максимальную скорость хода не удалось. Ко 2 апреля 1944 г. правую машину удалось отрегулировать, и на 3 апреля были назначены ходовые испытания в Альтен-фиорде, на которых предполагалось проверить машины и механизмы линкора в режиме полных мощностей.

Англичане знали, что «Тирпиц» был выведен из строя атакой сверхмалых подводных лодок, но о характере и серьезности полученных им повреждений были мало осведомлены. Они также



мало что знали о ремонтных работах на немецком линкоре. Но когда в марте из фиорда ушла плавмастерская, англичане правильно предположили, что «Тирпиц» закончил ремонт, а следовательно снова представляет угрозу для идущих в Россию конвоев. Поэтому на 4 апреля 1944 г. был запланирован очередной воздушный налет на немецкий линкор, в котором должны были участвовать 40 пикирующих бомбардировщиков и 40 истребителей с шести авианосцев «Викториес», «Фьюриес», «Эмперор», «Сарчер», «Фенсер», «Парсер». Налет был согласован с со-



*Палуба авианосца «Фьюриес». На первом плане — «Корсары», за ними — «Барракуды»*

общением разведки, что «Тирпиц» в 05:29 покинет свою якорную стоянку, чтобы провести ходовые испытания. А поскольку это должно было произойти 3 апреля, то и воздушный налет решили произвести на 24 часа ранее, чем планировалось.



3 апреля в 05:29 «Тирпиц», подняв пары во всех котлах, подготовился к ходовым испытаниям. Примерно в 05:29 у борта линкора уже стояли буксиры, помогая линкору отойти от места швартовки. На палубе находились только матросы боцманской команды, хлопотавшие у шпильей, и часть расчетов зенитных автоматов.

Ровно в 05:29 над кораблем появились английские истребители, ударившие пушечно-пулеметным огнем по палубе и надстройкам. И только тогда на «Тирпице» взвыли сигналы воздушной тревоги. Потребовалось 12–14 минут, прежде чем на «Тирпице» все расчеты зенитных орудий и пулеметов заняли свои места по боевому расписанию, так что первую атаку пикирующих бомбардировщиков встретили спорадическим огнем. Тем не менее один пикировщик «Барракуда» был сбит. Вторая атака, начавшаяся в 06:35, встретила сильный и хорошо организованный зенитный огонь, хотя сбить удалось опять же только один бомбардировщик «Барракуда». Пикирующие бомбардировщики сбрасывали бомбы с высоты 430–900 метров, и бронебойные бомбы не успевали набрать необходимой скорости, чтобы пробить мощную броню «Тирпица». Линкор получил 13 прямых попаданий и три близких разрыва. Личный состав, которому пришлось под бомбами и обстрелом бежать на боевые посты, понес большие потери. Было убито 122 человека и 316 ранены.

Первая бомба весом 227 кг взорвалась на верхней палубе в корме, чуть вправо от башни главного калибра «Дора», слегка деформировав верхнюю палубу.

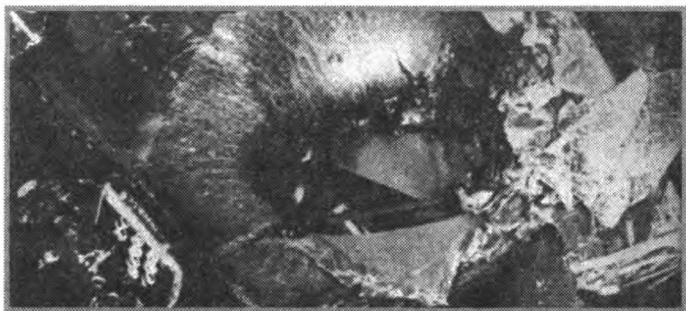
Вторая бомба, также весом 227 кг, пробила верхнюю палубу, взорвавшись в командном



кубрике на стыке с каютами унтер-офицеров. Осколками пробило переборки и повредило проходящие через помещение трубопроводы.

Третья 227-килограммовая бомба попала в надстройку в районе командно-дальномерного поста и взорвалась в офицерских каютах на верхней палубе.

Четвертая бомба весом 227 кг попала в самолетный кран правого борта и взорвалась в помещении кают-компания, уничтожив все в помещении и разрушив переборки.



*Повреждения, нанесенные «Тирпицу»  
бомбой с «Барракуды»*

Пятая фугасная бомба весом 726 кг попала в верхнюю палубу в корму от катапульты левого борта, пробила ее и взорвалась на нижней броневой палубе, тяжело повредив палубу и переборки в районе взрыва. Шестая бомба весом 227 кг взорвалась в районе дымовой трубы, смяв и изрешетив ее кожух, уничтожив прожекторную площадку, смонтированную на нем.

Седьмая бомба – последняя в первой атаке и восьмая – первая во второй атаке взорвались очень близко друг от друга, уничтожив офицер-





ские каюты вблизи двух 150-мм башен правого борта, нанеся серьезные повреждения верхней палубе и надстройкам в нос от дымовой трубы.

Девятая бомба весом 726 кг взорвалась на верхней палубе с левого борта в нос от 150-мм башни № 2. Осколками повредило броневую палубу, полностью уничтожив все помещения в районе взрыва.

Десятая бомба весом 227 кг, попав в носовую надстройку, уничтожила посты управления огнем орудий главного и вспомогательного калибров, что вынудило перенести управление огнем на кормовые посты.

Одиннадцатая бомба весом 227 кг взорвалась на верхней палубе с левого борта вблизи носовой надстройки и чуть в нос от 150-мм башни № 1. Верхняя броневая палуба оказалась смятой в районе взрыва, осколками изрешетило надстройку.

Двенадцатая бомба весом 726 кг попала в крышу башни «Бруно», уничтожив смонтированный на нем 20-мм зенитный автомат и сделав небольшую выбоину в броне.

Тринадцатая бомба весом 227 кг взорвалась, ударившись о кромку верхней броневой палубы чуть в корму от башни главного калибра «Антон». В районе взрыва палуба оказалась деформированной и пробитой осколками.

Четырнадцатая бомба, предположительно весом 227 кг, упала у правого борта напротив XII–XIV отсеков и, взорвавшись, разорвала обшивку по длине примерно 0,9 м.

Пятнадцатая бомба весом 726 кг упала в воду напротив IX водонепроницаемого отсека, пробила були под броневым поясом и взорвалась в топливной цистерне, полностью уничтожив все в районе IX и X отсеков.



Шестнадцатая бомба взорвалась за кормой.

Кроме того, снова дали течь зацементированные трещины и мелкие пробоины, полученные при атаке «малюток» в сентябре. Корабль принял около 3000 т воды, осев в воде примерно на 0,3 м.

Адмирал Дениц приказал отремонтировать корабль заново, независимо от объема работ и необходимой для этого рабочей силы. «Тирпиц» должен был оставаться в Норвегии, где одно его присутствие связывало силы союзников. 13 апреля 1944 г. адмирал доложил о своих планах Гитлеру. Было принято решение восстановить боевую мощь линкора, имея в виду и то, что больше его в море выслать не удастся из-за невозможности обеспечения воздушного прикрытия, на что у Люфтваффе уже не было сил.

Ремонтные работы начались на «Тирпице» в начале мая и велись круглосуточно. Рабочие и необходимое оборудование доставлялись эсминцами из Киля. Интенсивности работ способствовал и начавшийся «полярный день». В итоге, ко 2 июня линкор снова мог двигаться под собственными машинами. На конец июня были назначены учебные стрельбы. Количество 20-мм зенитных автоматов постепенно увеличивалось и достигло 78 стволов. 150-мм орудия были модифицированы таким образом, что могли вести огонь по воздушным целям. Даже для 380-мм орудий главного калибра были доставлены специальные снаряды для постановки зенитно-заградительной завесы. Ремонтные работы завершились к середине июля. Правый вал линкора мог действовать теперь только на ход «вперед». На задний ход его переключить было невозможно.



17 июля 45 пикирующих бомбардировщиков «Барракуда» и 50 истребителей были подняты с палуб авианосцев «Формидейбл», «Индефати-гейбл» и «Фьюриес» для нанесения удара по



*Матросы наносят на палубу «Тирпица»  
опознавательный знак для своей авиации и...  
«мишень» для вражеской*

«Тирпицу». Атака не удалась из-за прекрасно поставленных дымзавес и шквального зенитного огня. Кроме того, «Тирпиц» был заранее оповещен о приближении английских самолетов и получил некоторое воздушное прикрытие. Два английских самолета были сбиты, одна бомба упала рядом с кораблем.



31 июля и 1 августа «Тирпиц» провел учения в Норвежском море с 4-й флотилией эскадренных миноносцев. Это был его последний выход в море.

В августе и сентябре 1944 г. англичане совершили еще 5 воздушных налетов на «Тирпиц». В трех отдельных налетах 22 августа англичане потеряли три машины, но попаданий в линкор не добились.

Через два дня 40 бомбардировщиков с 726-, 554- и 227-килограммовыми бомбами совершили очередной налет на «Тирпиц» под прикрытием 29 истребителей. Шесть машин было сбито. «Тирпиц» получил два попадания. Одна бомба весом 227 кг попала в крышу башни «Бруно», уничтожив смонтированный на ней 20-мм зенитный автомат, сделала выбоину в броне. Вторая бомба весом в 726 кг попала в верхнюю палубу со стороны левого борта, пробила ее и нижнюю броневую палубу, радиорубку «В», убив одного матроса, разрушила помещение артиллерийского распределительного электрощита и не взорвалась из-за поврежденного взрывателя.

29 августа «Тирпиц» атаковали 67 английских самолетов. Дымзавесы и сильный зенитный огонь сорвали атаку. Два самолета были сбиты. 15 сентября 1944 г. «Тирпиц» был атакован тяжелыми бомбардировщиками английских ВВС «Ланкастер», применившие против линкора принципиально новые бомбы, получившие название «Тэллбой». Эти бомбы предназначались для максимального проникновения в грунт, вызывая после взрыва нечто, напоминающее небольшое землетрясение. Общий вес новой бомбы составлял 5454 кг, вес взрывчатки – 1724 кг ТНТ. Сброшенная с высоты 4572 м, бомба могла проникнуть на глубину 3,66 м в конструкцию из уси-



ленного железобетона. «Ланкастеры» сбросили свои бомбы в сплошную дымзавесу, поставленную расположенными вокруг «Тирпица» постами задымления.

Один «Тэллбой» попал в полубак линкора, прошел корабль насквозь и взорвался, ударившись о грунт. В воздух поднялся огромный столб воды, ила, дыма и обломков. Страшный гидравлический удар подбросил корабль. Разрушенной оказалась носовая секция «Тирпица» длиной 30 м. Днищевая обшивка носовой части была разорвана и вспучена на протяжении примерно 15 м. Носовые помещения оказались затопленными от форштевня почти на 24 м в корму, корабль принял около 1000 т воды, получив сильный дифферент на нос. Скорость его уменьшилась до 8–10 узлов, что делало «Тирпиц» совершенно не мореходным.

Командир корабля капитан 1 ранга Вольф Лунге предложил адмиралу Деницу считать «Тирпиц» вышедшим из строя. Однако на совещании в Берлине было решено линкор отремонтировать и впредь использовать в качестве плавбатарей. По оценке специалистов, ремонт линкора должен был занять 9 месяцев. Было также принято решение перевести корабль в Тромсе-фиорд, находившийся южнее Альтен-фиорда.

15 октября, наскоро отремонтировав повреждения в носовой части, «Тирпиц» совершил свой последний 200-мильный поход под собственными машинами. Новое место «Тирпица» облегчило задачу английским бомбардировщикам из 617-й эскадрильи. Их путь стал короче.

29 октября в 08:50 англичане совершили первый налет на «Тромсе». 27 тяжелых бомбардировщиков «Ланкастер» из знаменитой 617-й эс-



кадрильи «Дэм Бастер» (Сокрушители плотин) появились над фиордом, неся новые «Тэллбои», боевой заряд которых состоял на этот раз из 2541 кг торпекса вместо обычных 1724 кг ТНТ. Торпекс по разрушительной мощности почти в два раза превосходил ТНТ.

Прямых попаданий в «Тирпиц» добиться не удалось, но близкими разрывами на линкоре были повреждены левый вал и руль. Зенитный огонь корабля, в котором использовались специальные снаряды главного калибра, на этот раз оказался не очень эффективным. Был поврежден всего один бомбардировщик, и то огнем зенитных орудий с берега.

30 октября адмирал Дениц снова подтвердил свой приказ об использовании «Тирпица» в качестве плавбатареи при обороне северной Норвегии. Разрушенная носовая часть не давала возможность использовать «Тирпиц» в открытом море в качестве линейного корабля. На борту корабля оставались только комендоры и машинные вахты. Из 2300 человек экипажа 1941-го года на «Тирпице» осталось всего 1600 человек. Из-за опасности опрокидывания линкор стоял на мелководье за тройным сетевым ограждением. Расход топлива был ограничен до минимума, обеспечивая работу генераторов, дающих ток на артиллерийские электроцепи и частично – на бытовые нужды экипажа. На борту оставалось около 3000 т мазута и пресной воды – примерно треть от обычного запаса. С носа и кормы были заведены становые якоря.

На «Тирпице» царило подавленное настроение, все ожидали конца, и он наступил утром 18 ноября 1944 г. Погода стояла ясной, дул легкий бриз. В 07:38 южнее «Тирпица» были об-



наружены 18 английских бомбардировщиков «Ланкастер», а к 08:00 радиолокаторы засекли еще 12 самолетов противника. Обе группы бом-



*Бомба для «Тирпица» – 6 тонный «Тэллбой»*

бардировщиков приближались на высоте 3500–4900 м. В 08:40 на «Тирпице» была сыграна воздушная тревога. По телефону было запрошено воздушное прикрытие с ближайшего аэродрома Бардуфосс.

В 08:55 сигналы боевой тревоги зазвучали и в Тромсе, когда наблюдатели береговой батареи до-



ложили об обнаружении примерно в 50 км на северо-востоке семи самолетов. Позднее выяснилось, что тревога оказалась ложной, но из-за нее ни один немецкий истребитель в воздух не поднялся. Что тогда точно произошло на авиабазе Бардуфосс, так выяснить и не удалось, но известно, что все командование авиабазы позднее попало под трибунал.

На «Тирпице» ждали появления самолетов противника. К 09:05 поступило сообщение о группе «Ланкастеров», находящихся в 120 км южнее корабля. Командир снова запросил срочного истребительного прикрытия. В 09:15 ему ответили, что выслать истребители невозможно, так как «Ланкастеры» находятся прямо над авиабазой.

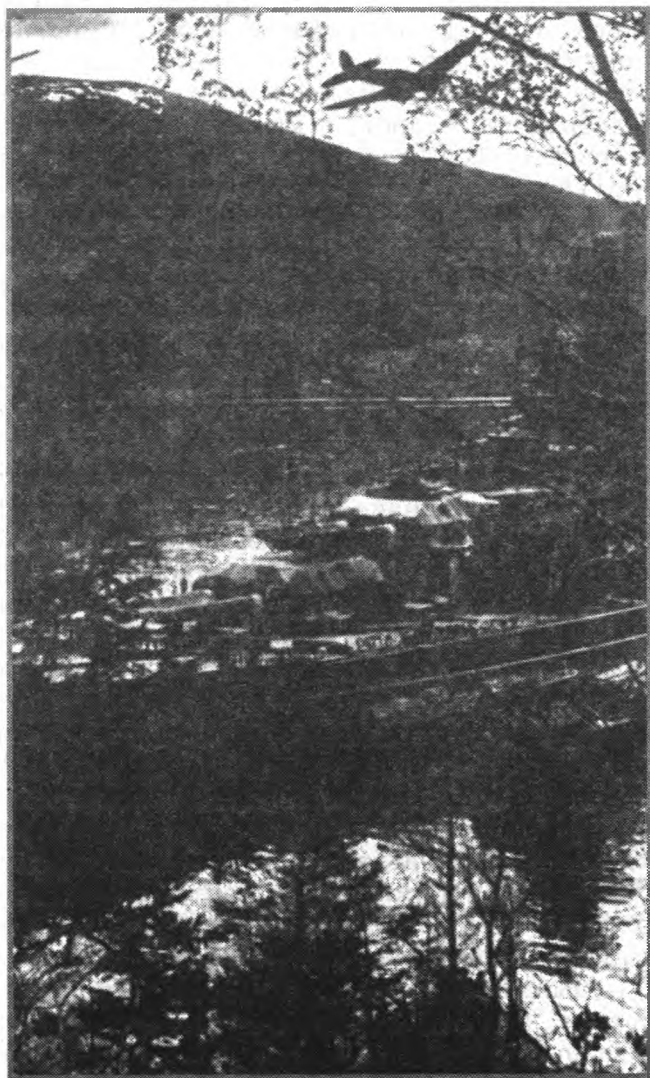
В 09:35 «Тирпиц» открыл огонь по подходящим самолетам из орудий главного калибра на дистанции 11200 м. Взрывы этих снарядов немедленно заставили английских бомбардировщиков рассосредоточиться. Затем поочередно в бой вступили и все другие орудия линкора, но ни один из 30 английских самолетов сбит не был. В последовавшей восьмиминутной атаке, начавшейся в 09:42, бомбардировщики сбросили 29 «Тэллбоев», начиненных 2541 кг торпекса, добившись двух точных и одного предположительного попадания в «Тирпиц». Семь бомб взорвалось вблизи корабля – все со стороны левого борта в пределах границ сетевого заграждения. Близко упавшие «Тэллбои», помимо всего прочего, образовали огромные воронки в морском дне, создав для «Тирпица» опасность опрокидывания. На корабль обрушились гигантские столбы воды, поднятые этими страшными авиабомбами специального назначения. Два прямых по-





падания (и одно предположительное) также пришлось на левый борт корабля. Один «Тэллбой» попал между башнями главного калибра «Антон» и «Бруно», пробил обе броневых палубы и не взорвался, второй – между катапульты и дымовой трубой, а третий – предположительно в палубу левого борта вблизи башни главного калибра «Цезарь». После попадания первых бомб резко снизилась интенсивность зенитного огня из-за гигантских масс воды, обрушившихся на линкор, и потеря в личном составе.

Попадание бомбы вблизи катапульты в палубу левого борта было особенно тяжелым. «Тэллбой» прошел через все палубы и броню, взорвавшись в заполненной мазутом топливной цистерне, смежной с машинным отделением левого борта. Бортовая обшивка и броня, прикрывающая ватерлинию, были уничтожены, днищевая обшивка разорвана на протяжении трети ширины корабля, боковые кили сорваны. В продольном направлении повреждения получили четыре главных водонепроницаемых отсека (X, XI, XII и XIII). Помещение главной левой машины, помещение вспомогательных котлов, два котельных отделения и электрогенераторное помещение № 4, а также все отсеки ниже нижней броневой палубы влево от диаметральной плоскости были немедленно затоплены водой. Взрывом была нарушена водонепроницаемость смежных отсеков палубой выше. «Тирпиц» сразу стал тяжело крениться на левый борт. Крен быстро достиг 15–20°, и было приказано провести контрзатопление отсеков, но этот приказ так и не был выполнен из-за потери управления постами борьбы за живучесть. Но даже если этот приказ и попытались бы выполнить, столь мощное поступление воды



*Замаскированный «Тирпиц» в фиорде. Снимок с берега*



в отсеки и помещения левого борта уже невозможно было компенсировать средствами контрзатопления.

К 09:45 крен «Тирпица» достиг 30–40° и всему экипажу была дана команда выйти на верхнюю палубу. После того, как матросы, покинув свои боевые посты внизу, стали выбираться на верхнюю палубу, водонепроницаемость корабля была полностью нарушена, поскольку, выбираясь наверх, моряки оставляли за собой открытыми водонепроницаемые двери, люки и горловины. Вода начала распространяться по всему кораблю. Вскоре был отдан приказ оставить корабль. Командир приказал разрядить все орудия выстрелами.

Около 09:50 крен «Тирпица» на левый борт достиг уже 60°. Вся левая часть надстройки была уже практически в воде. Казалось, что линкор балансирует на этом угле крена, поскольку часть его днища опиралась о песчаную банку с левого борта.

В 09:58 корабль потряс новый мощный взрыв. Взорвались боевые погреба башни главного калибра «Цезарь». Крышу башни вырвало и вместе с вращающейся частью барбета и орудиями подбросило на 25 м в воздух. Все это затем рухнуло в воду – прямо в гущу людей, пытавшихся вплавь добраться до берега, убив всех до единого человека.

Крен стал снова увеличиваться, и «Тирпиц» внезапно перевернулся. Он лежал вверх килем под углом примерно 160°, упершись носовой надстройкой в ил и песок морского дна. Опрокидывание корабля произошло столь быстро, что люди, находившиеся в боевой рубке, даже не успели отдраить броневую дверь. Все, находив-



шиеся на боевых постах в носовой надстройке, за исключением младшего штурманского офицера, погибли. Всего из экипажа «Тирпица» погибли 950 офицеров и матросов. Спаслось 680 человек. Около 87 человек, оказавшиеся внутри линкора, когда он перевернулся, были спасены в пределах 12 часов после катастрофы. Их удалось вытащить из недр перевернувшегося гиганта через вырезанные газорезчиками отверстия в днище корабля.



*Конец «Тирпица»*

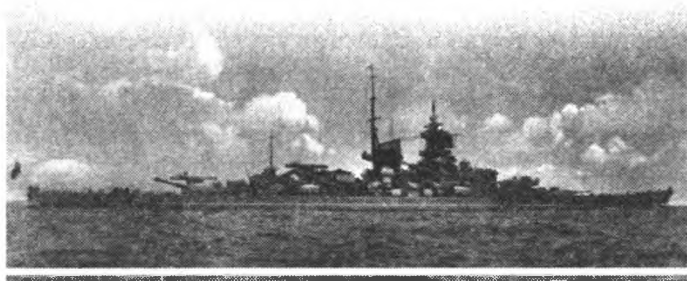
Эти чудом спасенные люди обязаны своей жизнью командиру электромеханической боевой части «Тирпица» капитану 2 ранга Зоммеру. Во время налета «Ланкастеров» он находился на берегу и, увидев, что произошло, собрал все газорезательные аппараты, которые мог обнаружить в Тромсе – как в мастерских Вермахта, так и у норвежских частных лиц. Прекрасное знание внутренних помещений линкора помогло Зоммеру определить те места на днище, где следовало прорезать отверстия в первую очередь. К 17:00 через днище уже удалось вытащить первую груп-



пу спасенных. Работы продолжались всю ночь и к 08:00 были спасены последние моряки – через 24 часа после гибели корабля. Не все попытки спасения были успешными. Одна группа из 20 моряков погибла (утонула) прежде, чем до нее добрались спасатели. Вода оказалась быстрее.

Официальное германское сообщение, ничего не говоря о гибели «Тирпица», объявило лишь о его очередных повреждениях.

После войны правительство Норвегии продало «Тирпиц» частной судоразделочной фирме, которая медленно разбирала огромный линкор в течение десятилетий. Даже сегодня, спустя полвека, останки «Тирпица» еще покоятся на месте его гибели.



## ГНЕЙЗЕНАУ

*(Гнейзенау Август Вильгельм Антон фон, граф Нейгардт (1760–1831) – прусский генерал, начальник штаба Блюхера в битве под Ватерлоо, выдающийся реформатор прусской армии.)*

### «ГНЕЙЗЕНАУ»

**Водоизмещение:** 37 902 т.

**Главные размерения:** 226×30×8,69 м.

**Скорость максимальная:** 30 узлов.

**Вооружение:** девять 11,1-дюймовых (283-мм)/54,5 орудий в трех трехорудийных башнях: две – на носу, одна – на корме; двенадцать 5,9-дюймовых (150-мм)/55 орудий; четырнадцать 4,1-дюймовых (105-мм)/65 спаренных артиллерийских установок;

шестнадцать 37-мм зенитных автоматов.

**Бронирование:** Борта – 320 мм.

Башни – 356 мм.

Палуба – 50–105 мм.

**Дальность плавания:** 10 000 миль на 14 узлах.

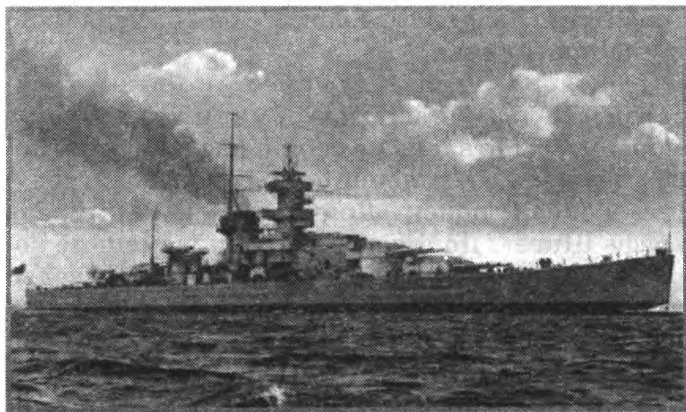


**Экипаж:** 1670 человек.

**Тип:** «Гнейзенау».

Линейный крейсер «Гнейзенау» был заложен 6 мая 1936 г. на заводе «Дойче Верке» в Киле. Строительство шло быстро, и 8 декабря 1936 г. корабль был спущен на воду. При спуске оборвалась цепь станового якоря, корабль выскочил кормой на мель и получил повреждения. «Гнейзенау» отнесло ветром к противоположному берегу бассейна и потребовалось несколько часов, чтобы снять его с мели.

21 мая 1938 г. линейный крейсер был введен в строй. Первый год службы «Гнейзенау» прошел главным образом в проведении различных испытаний и учений в Северном и Балтийском морях. Первые же испытания показали сильную заливаемость корабля в свежую погоду из-за неудачной конструкции форштевня и малой высоты надводного борта в носовой части. При возвраще-



*Линкор «Гнейзенау» в первоначальном виде  
с прямым штевнем*



нии на завод зимой 1938–39 г. носовая часть «Гнейзенау» была перестроена: корабль получил так называемый атлантический нос с более широким развалом.

В июне 1939 г. адмирал Редер, получив заверения Гитлера, что политическая ситуация является стабильной, отправил «Гнейзенау» в Атлантику, чтобы провести испытательный океанский поход и учебно-артиллерийские стрельбы. Беспокойство адмирала было понятным: на «Гнейзенау» почти не было боевых снарядов, – погреба были заполнены учебными.

Когда же, несмотря на уверения Гитлера, война началась в сентябре 1939 г., «Гнейзенау» уже находился в состоянии полной боевой готовности.

4 сентября 1939 г. 14 английских бомбардировщиков «Веллингтон» атаковали «Гнейзенау» и «Шарнхорст» на рейде Брунсбюттелькоог. Никаких повреждений корабли не получили, а истребители Люфтваффе сбили два бомбардировщика противника.

8 октября «Гнейзенау» вместе с легким крейсером «Кёльн» и девятью эсминцами вышел в море, чтобы отвлечь на себя и разделить англо-французское соединение боевых кораблей, ведущее в океане поиск «Дойчланда» и «Адмирала графа Шпее». Дойдя до о. Утсайр, немецкие корабли были обнаружены английским разведывательным самолетом и через проливы Скагеррак и Каттегат вернулись в Германию. Этот выход «Гнейзенау» обеспокоил британское Адмиралтейство. Корабли флота метрополии пытались перехватить немцев, но были атакованы бомбардировщиками Люфтваффе, впрочем, тоже без успеха.





21 ноября 1939 г. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» с легкими крейсерами «Лейпциг» и «Кёльн» и тремя эсминцами вышли из Вильгельмсгафена, чтобы напасть на английские сторожевые корабли между Исландией и Фарерскими островами. Целью операции было отвлечение английских и французских кораблей от южной Атлантики, где она вели поиск немецкого «карманного линкора» «Адмирал граф Шпее». Море встретило отряд жестоким штормом и, как только крупные корабли форсировали минные заграждения, крейсера и эсминцы были вынуждены вернуться на базу. Оставшись одни, линейные крейсера пошли через шторм. Головным шел «Гнейзенау», за ним примерно в 20 000 м по правому борту находился «Шарнхорст». Огромная встречная волна обрушивалась на корабли, нанося повреждения надстройкам, проникая в башни и погреба. Скорость уменьшилась до 12 узлов, но сигнальщики внимательно следили за горизонтом в поиске английских кораблей.

23 ноября в 16:07 сигнальщики «Шарнхорста» обнаружили английский вспомогательный крейсер «Равалпинди». «Равалпинди» был мобилизованным лайнером, вооруженным семью старыми 152-мм орудиями и не имеющим никакой броневой защиты. И, конечно, не мог сражаться с такими противниками.

В 17:03 «Шарнхорст» открыл огонь по «Равалпинди», а через 8 минут к нему присоединился «Гнейзенау». В 17:06 залп 283-мм снарядов разбил мостик вспомогательного крейсера, убив командира и большую часть офицеров. На «Равалпинди» начался сильный пожар.

К 17:16 оба линейных крейсера прекратили огонь – горящий «Равалпинди» быстро погру-



*Адмирал Вильгельм Маршалль*

жался в воду. Адмирал Маршалль, находящийся на борту «Гнейзенау», приказал «Шарнхорсту» подобрать уцелевших. Спасение продолжалось до появления английского тяжелого крейсера «Ньюкестл». Прервав спасение моряков с «Равалпинди», «Шарнхорст» поставил дымовую завесу, и оба немецких линейных крейсера быстро покинули место боя. Направившись к Полярному кругу, оба корабля дождались ухудшения



погоды и под ее прикрытием 27 ноября вернулись в Вильгельмсгафен через Берген-Шетландский пролив.

При возвращении линейные крейсера получили новые штормовые повреждения. На перехват «Гнейзенау» и «Шарнхорста» шло мощное англо-французское соединение, состоявшее из линкоров «Нельсон» и «Родней» и линейных крейсеров «Худ» и «Дюнкерк». Но штормовая погода помешала им обнаружить противника.

После возвращения «Гнейзенау» прошел семинедельный ремонт на верфи Кригсмарине в Киле, в ходе которого был вторично изменен его форштевень, выполненный более стремительным и с большим развалом. Заливаемость корабля, как показал последний поход, была ужасающей. Волна накрывала ходовой мостик, вынуждая переносить управление линейным крейсером в боевую рубку. 15 января 1940 г. «Гнейзенау» вышел с ремонта, но тяжелая ледовая обстановка в Кильском канале до 4 февраля не позволяла кораблю перейти в Северное море.

18 февраля «Гнейзенау» и «Шарнхорст» вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» и двумя эсминцами вышли из Вильгельмсгафена, чтобы атаковать транспортные конвои между Норвегией и Англией. Соединение под командованием адмирала Маршалля достигло Шетландско-Норвежского прохода и, не обнаружив конвоев, возвратилось на базу.

7 апреля 1940 г. «Гнейзенау», «Шарнхорст», «Адмирал Хиппер» и 14 эсминцев вышли в море и со скоростью 24 узла направились к берегам Норвегии. План германского командования предусматривал массированное вторжение в Норвегию от Нарвика на севере до Осло на юге. Тяже-



лый крейсер «Адмирал Хиппер» и эсминцы должны были доставить войска в Трондхейм и Нарвик, а линейные крейсера осуществляли прикрытие всей операции с моря. По пути соединение было атаковано английскими бомбардировщиками и, хотя попаданий в немецкие корабли не было, они были обнаружены. Фактор внезапности был потерян.

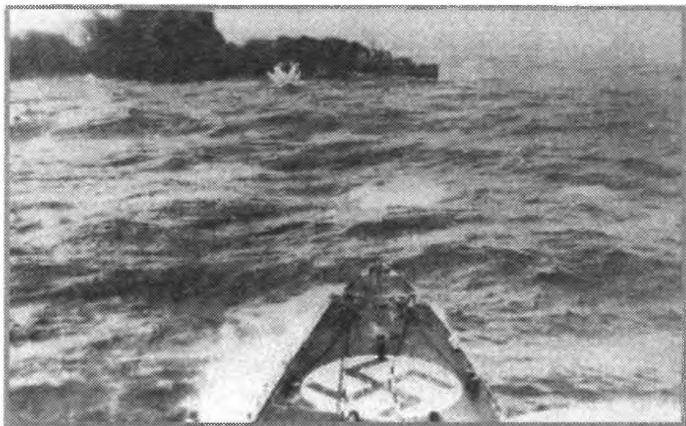
Получив сообщение об обнаружении немецкого соединения, 7 апреля в 20:10 корабли английского флота метрополии вышли в море, считая, что немецкий отряд имеет целью нападение на жизненно важные для Англии линии коммуникаций в Северной Атлантике.

8 апреля, примерно в 08:00, немецкий эскадренный миноносец «Бернд фон Арним», вырвавшись из зоны снежного заряда, обнаружил английский эсминец «Глоуворм», следовавший впереди отряда из линейного крейсера «Ринаун» и тяжелого крейсера «Бирмингем». Тяжелые корабли держались западнее Трондхейма. В начавшемся бою героический «Глоуворм» таранил немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», но сам был потоплен артогнем. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находились в полной боевой готовности, но участия в бою не принимали, находясь западнее Вест-фиорда. Достигающий ураганной силы ветер и крупная волна затрудняли движение кораблей, скорость которых упала до 7 узлов.

9 апреля в 04:30 «Гнейзенау» установил радиолокационный контакт с английским линейным крейсером «Ринаун». На обоих немецких кораблях была сыграна боевая тревога. До 05:05 снеговые заряды и низкая облачность полностью закрывали видимость. В 05:05 «Ринаун» открыл огонь по «Гнейзенау» из 381-мм орудий с рассто-



яния 11 800 метров. Через три минуты немцы открыли ответный огонь. В 05:13 «Ринаун» перенес огонь на «Шарнхорст». До 06:00 стороны обменивались спорадическими залпами, поскольку снеговые заряды постоянно закрывали видимость. В 06:00 огонь возобновился и продолжался весьма неэффективно до 07:15.



*Английский эсминец «Глоуворм» ставит дымовую завесу.  
Снято с крейсера «Адмирал Хиппер»*

Через пять минут после открытия огня «Гнейзенау» добился двух попаданий в «Ринаун» 283-мм снарядами. Один из них попал в мачту английского линейного крейсера и, не разорвавшись, упал за борт, второй ударил в боковую плиту башни «V» с правого борта, прошел между верхней и главной палубами вблизи помещения рулевых машин и вышел с противоположного борта не разорвавшись.

Почти одновременно и сам «Гнейзенау» получил попадание двумя 381-мм снарядами. Первый



прошел через командно-дальномерный пост, разорвав много электрических кабелей, и, не разорвавшись, упал с противоположного борта. Обломками убило одного офицера и пять матросов.

Был уничтожен оптический дальномер носовых 150-мм орудий, управление которыми пришлось перенести на корму. Вторым снарядом была повреждена и выведена из строя кормовая башня главного калибра.

Вскоре после попаданий «Гнейзенау» прекратил огонь и увеличил скорость хода. Немцы считали, что «Ринаун» сопровождает 7 эсминцев и опасались торпедной атаки под прикрытием налетающих снеговых зарядов.

В ходе боя «Гнейзенау» выпустил шестьдесят 283-мм снарядов и восемь 150-мм. Два человека из его экипажа были убиты, восемь ранены.

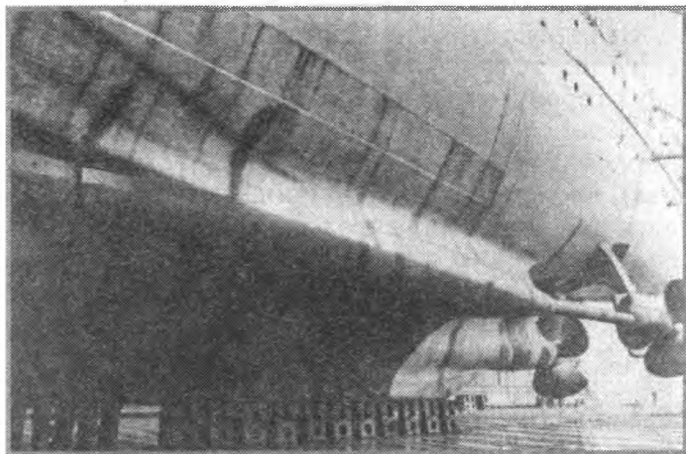
Отходя с места боя, немецкие корабли развили высокую скорость и приняли много воды, заливавшей в условиях сильного шторма их носовую часть. Вода каскадами обрушивалась на палубу, проникала в башни, под верхнюю палубу, вызвав короткое замыкание в перегрузочном отделении носовой башни. «Ринаун», выслав вперед семь эсминцев, пытался преследовать немецкие корабли. Эсминцы открыли огонь через пургу. Вспышки орудийных выстрелов создали у немцев впечатление, что их преследует мощное соединение англичан, и они уходили все дальше в сторону Ледовитого океана. Там они оставались несколько дней, а затем начали возвращение в Германию.

12 апреля оба корабля вернулись в Вильгельмсгафен вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер», который присоединился к ним 11 апреля у Трондхейма.



Отремонтировав полученные в бою повреждения, «Гнейзенау» 26–29 апреля прошел докование в Бременгафене и к 1 мая полностью восстановил боеготовность.

5 мая на пути из Северного моря в Балтийское, проходя со скоростью 22 узла район устья Эльбы, «Гнейзенау» подрывался на магнитной mine.



*«Гнейзенау» в плавучем доке после подрыва на mine  
5 мая 1940 г.*

Мина взорвалась в 21 м от левого борта линейного крейсера на глубине 24 м. В районе кормовой башни оказалась вмятой внутрь броня, а в обшивке образовалось множество мелких пробоин и разрывов. Тоннель левого вала, несколько погребов и отсеков противоминной защиты оказались затопленными. Корабль получил крен полградуса на левый борт и небольшой дифферент на корму.

Ударная волна нанесла множество повреждений. Турбина низкого давления правого борта и



несколько вспомогательных механизмов, включая конденсатные насосы и прожекторные трансформаторы, вышли из строя, поскольку их станины не выдержали удара. Повреждения получили также кормовые дальномеры и оптика целеуказателя. Были повреждены и вышли из строя почти все автоматические переключатели главной и вспомогательной машин.

Вышел из строя поворотный механизм кормовой башни, введенный в строй через час благодаря героическим усилиям личного состава.

Были сорваны головки почти у всех крепежных болтов 150-мм артустановок (кроме четырех), которые по этой причине вышли из строя. Ударная волна была столь сильной из-за мелководности района, где произошел взрыв мины. На 18 минут из-за потери энергии вышло из строя рулевое управление.

С 6 по 21 мая «Гнейзенау» ремонтировал повреждения в плавдоке Киля, после чего отправился на послеремонтные испытания в Балтийское море. 27 мая корабль вернулся в Киль в состоянии полной боеготовности.

4 июня 1940 г. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» и четырьмя эсминцами вышли в море, чтобы атаковать корабли и транспорты союзников в районе норвежского порта Харштад.

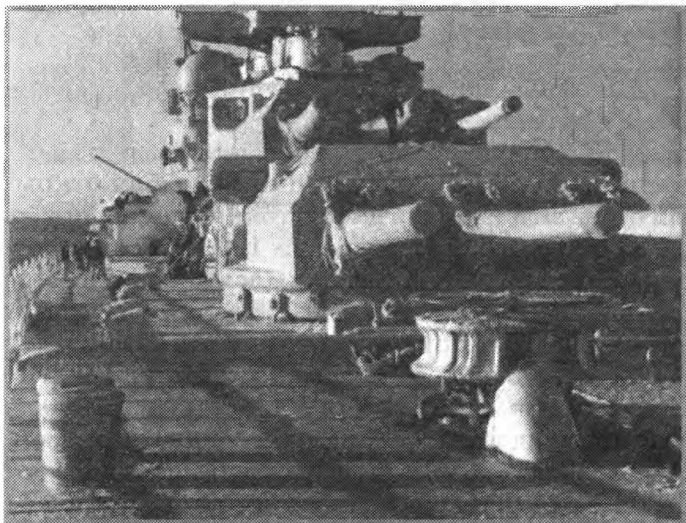
7 июня к немецкому отряду присоединился танкер «Дитмаршен» для дозаправки топливом «Адмирала Хиппера» и эсминцев.

8 июня в 05:55 «Адмирал Хиппер» обнаружил и потопил английский эскортный траулер. Около 08:00 был обнаружен и подожжен огнем 105-мм орудий с «Гнейзенау» английский танкер «Ойл Пионер», добитый торпедами немецких эсминцев.





В то же время разведывательные гидросамолеты, катапультированные с «Гнейзенау» и «Адмирала Хиппера», обнаружили к северу и югу от соединения конвои противника. К северу шел крейсер и торговое судно, а южнее – пассажирский лайнер и госпитальное судно. «Адмирал Хиппер» и эсминцы были посланы на перехват



*Обледенелый «Гнейзенау» в феврале 1940 г.*

пассажирского лайнера, которым оказался «Орама» водоизмещением 19 500 т. Сигналы бедствия, подаваемые лайнером, были забыты, а сам он потоплен. Госпитальное судно «Атлантис» атаковано не было.

Затем адмирал Маршалль решил отправить «Адмирал Хиппер» с эсминцами в Тронхейм, а сам с линейными крейсерами пошел дальше в район Харштада.



8 июня в 16:45 с немецких кораблей был обнаружен на расстоянии 50000 м идущий в южном направлении английский авианосец «Глорисес». «Гнейзенау» и «Шарнхорст» шли северным курсом, имея авианосец противника справа по носу – ближе к «Шарнхорсту», который первым и открыл огонь. Прикрывающие авианосец два эсминца «Ардент» и «Акаста», заметив немецкие корабли, попытались закрыть авианосец дымовой завесой.

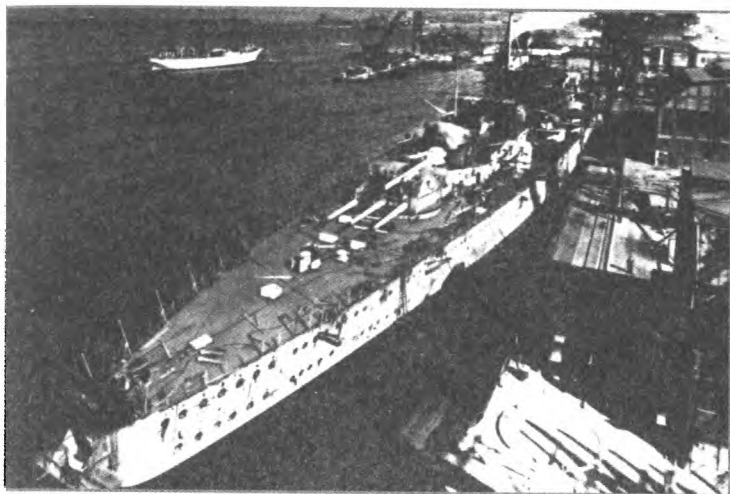
Линейные крейсера изменили курс, сближаясь с противником.

В 17:26, сближившись с противником на дистанцию 25 600 м, оба немецких корабля открыли огонь залпами. Когда расстояние уменьшилось до 22 900 м, в бой включились 150-мм орудия, открывшие огонь по английским эсминцам. По мере дальнейшего уменьшения дистанции открыли огонь и 105-мм орудия немецких кораблей.

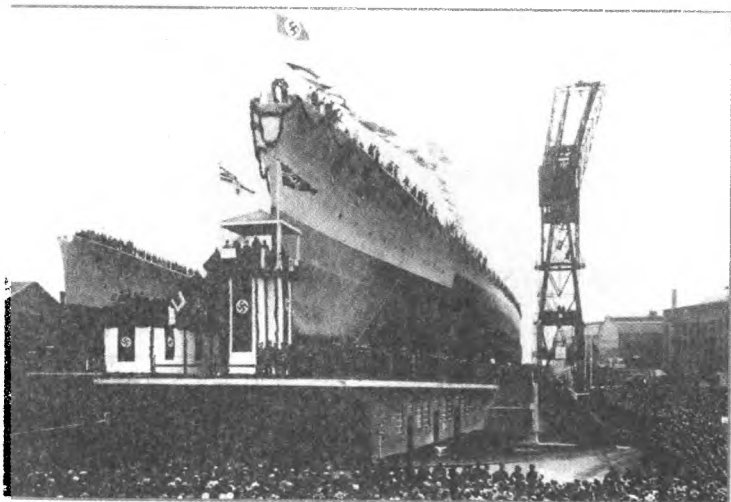
В 17:38 авианосец «Глорисес» получил три последовательных попадания с дистанции 23 000 м. Один снаряд уничтожил его островную надстройку, второй попал в полетную палубу, сметая за борт несколько готовых к взлету самолетов. В 17:52 на авианосце бушевал сильный пожар, но он еще шел на большой скорости.

«Гнейзенау» перенес огонь на эсминец «Акаста», а «Шарнхорст» – на эсминец «Ардент».

«Акаста», увертываясь от сыпавшихся снарядов, вышел в торпедную атаку и, прежде чем «Гнейзенау» удалось добиться попадания в него, выпустил в 16:30 четыре торпеды. «Гнейзенау» удалось уклониться от торпед, но когда эсминец противника уже тонул, одна из его торпед попала «Шарнхорсту» в корму, резко уменьшив ему скорость.



*Весна 1938 г. На верфи «Гнейзенау» устанавливают орудия  
главного калибра*



*Линкор «Гнейзенау» на стапеле 8 декабря 1936 г.  
перед спуском*



*«Гнейзенау» на ходовых испытаниях. Виден мощный бурун от прямого штевня*



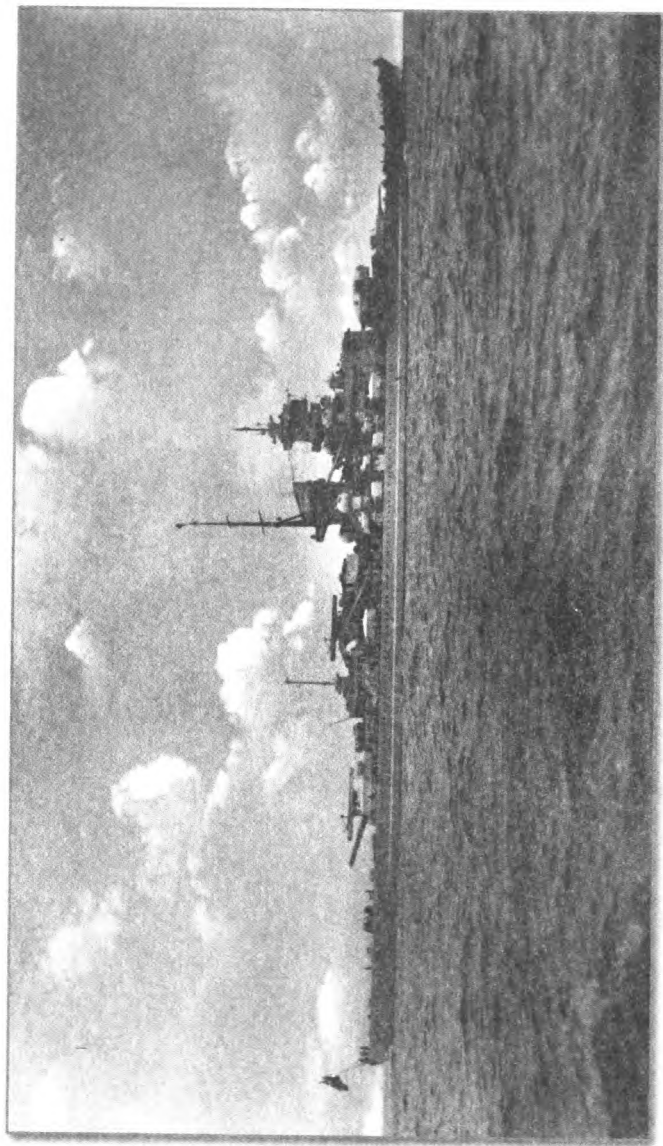
*Башня «Антон». Матросы моют опущенные вниз стволы. Кожаные манжеты, закрывающие амбразуры орудий от заливания морской водой, сняты*



*Семейный герб прусского генерал-фельдмаршала Графа Нейдхардта фон Гнейзенау (1760–1831), помещенный на носу линкора «Гнейзенау»*



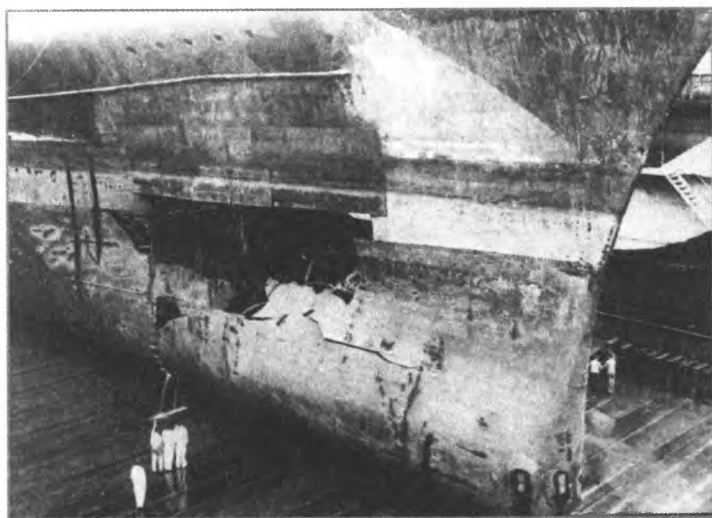
*Сентябрь 1938 г. «Гнейзенау» в Киле. Хорошо виден герб около штевня*



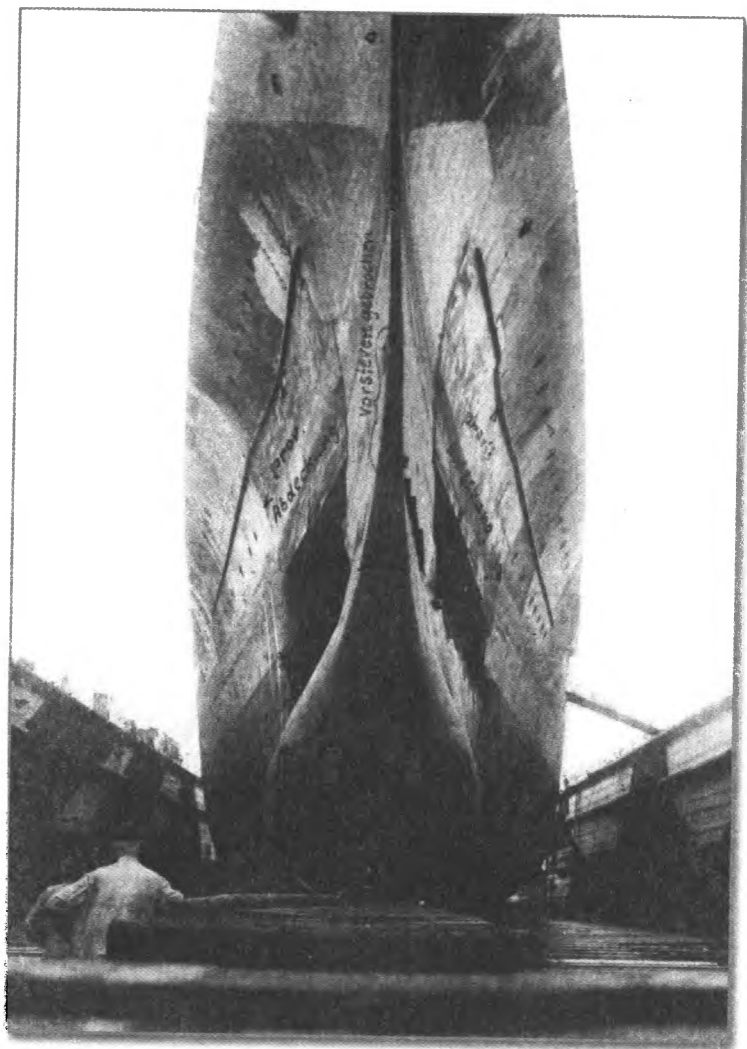
*С октября по декабрь 1938 г. «Гнейзенау» получает «атлантический нос» и «шапочку»  
на дымовую трубу, что улучшило его мореходные качества*



*«Гнейзенау» с кормы*

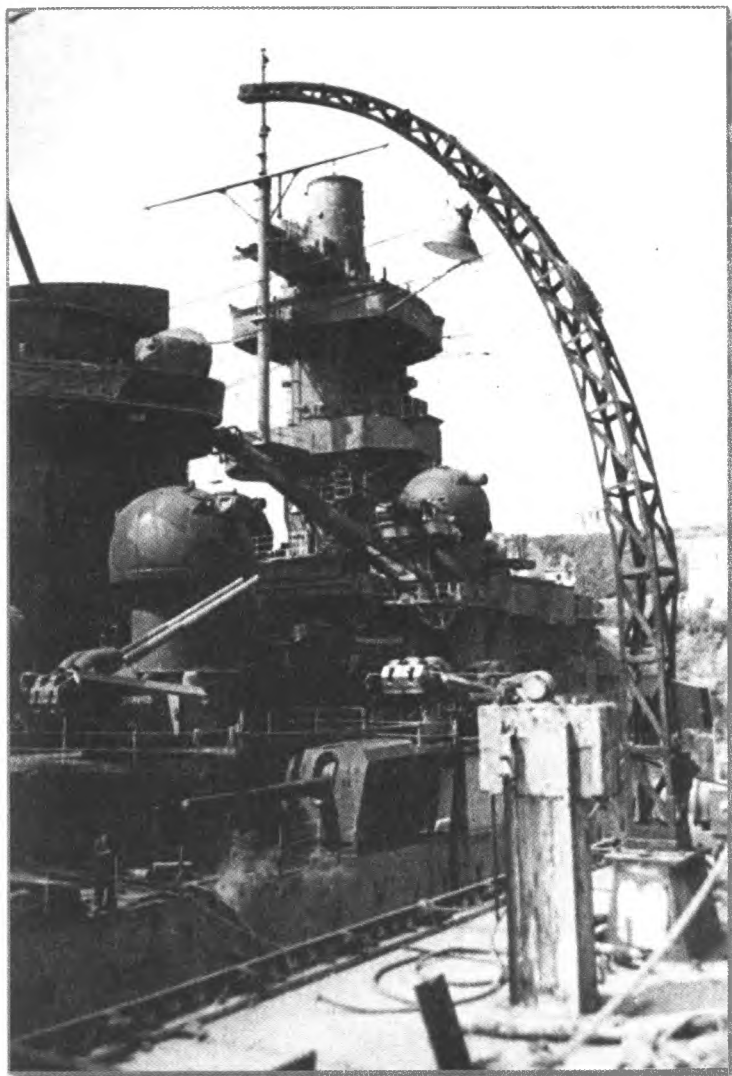


*«Гнейзенау» в доке Кили с огромной пробоиной на носу от торпеды английской подводной лодки «Клайд». Снимок сделан 31 июля 1940 г.*

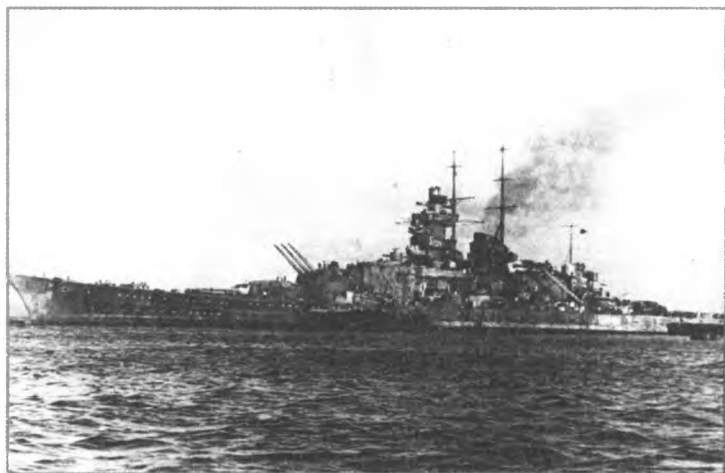


*«Гнейзенау» в доке. Вид на пробоину с носа*

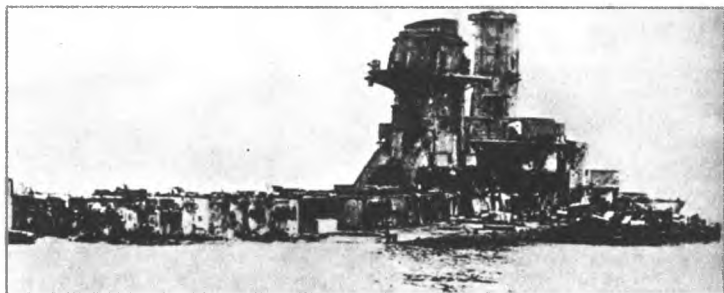




*6 апреля 1941г. «Гнейзенау» получил попадание английской авиаторпеды, которая нарушила все планы и потребовала ввода в док. Снимок сделан в доке*



*Выход из Бреста «Гнейзенау» 26 января 1942 г.*

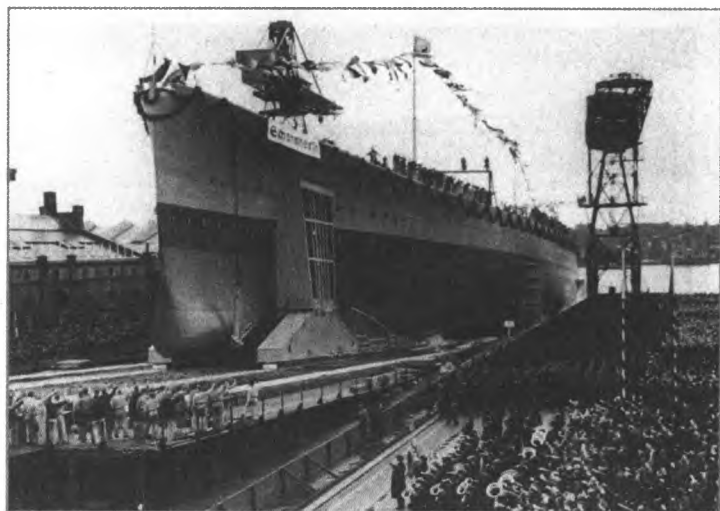


*Разбитый и оставленный экипажем «Гнейзенау»*

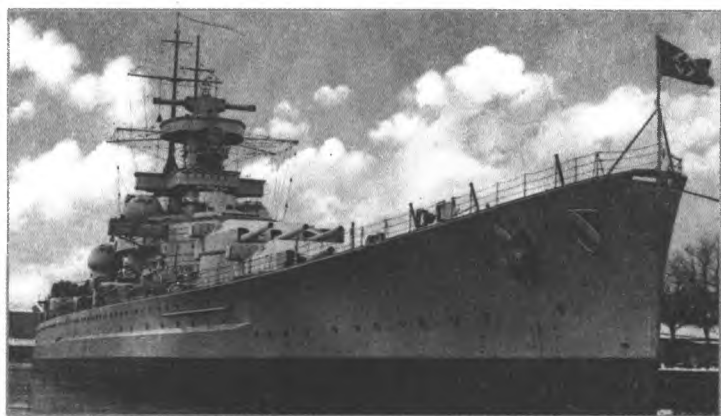


*Генерал Иоганн фон Шарнхорст (1755–1813) (верх)  
и генерал-фельдмаршал Граф Нейдхардт фон Гнейзенау  
(1760–1831) (низ)*





*«Шарнхорст» на стапеле перед спуском*



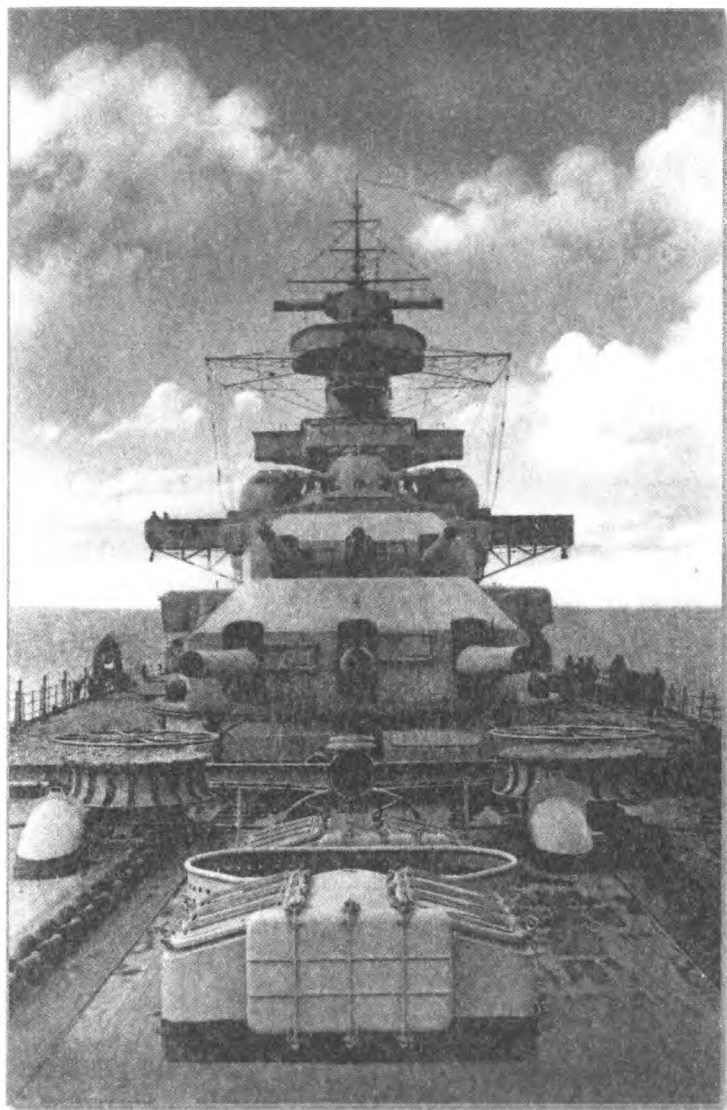
*«Шарнхорст» после ввода в строй.  
На носу хорошо виден герб*



*«Шархорст» на полном ходу. Хорошо виден бурун, поднимаемый прямым штевнем*



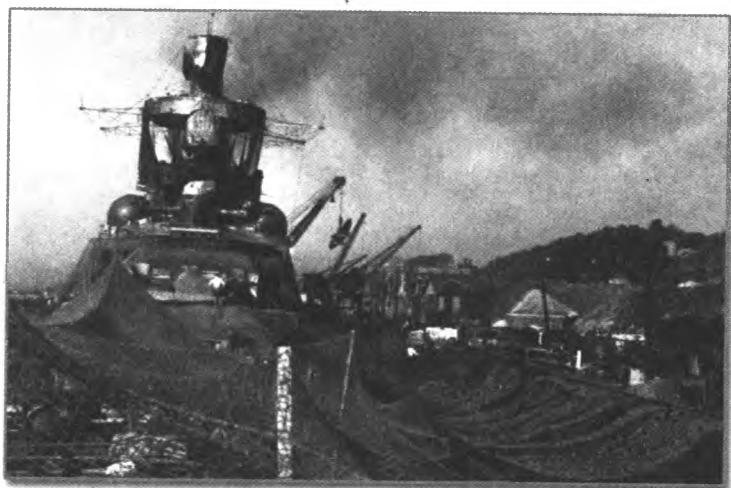
*1937г. «Шарнхорст» на достройке. Уже установлены орудия  
главного калибра на башне «Антон»*



*Вид на носовые башни «Шарнхорста»*



*«Шарнхорст» в плавучем доке Киля после попадания торпеды. Июль 1940 г.*



*Замаскированный «Шарнхорст» в доке Бреста*

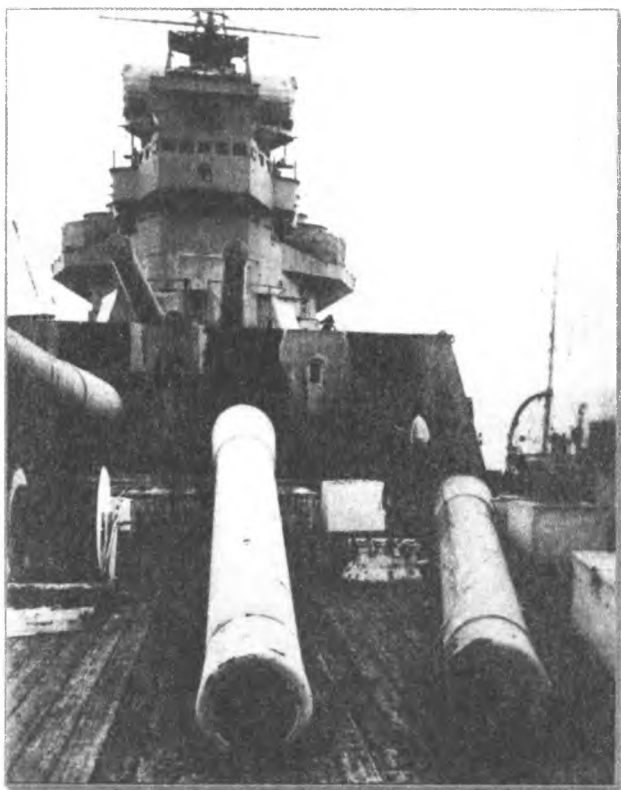




*Обледенелый «Шарнхорст» на полном ходу  
в Северных водах*



*«Айрон Дюк» ведет огонь по горящему «Шарнхорсту»  
(с картины)*



*Английский линкор «Дюк оф Йорк». На палубе лежат  
срезанные орудия, потопившие «Шарнхорст». 1958 г.*



Примерно в 19:00 авианосец «Глорис» опрокинулся и затонул.

Тяжелые повреждения, полученные «Шарнхостом», вынудили оба корабля быстро возвратиться в Тронхейм.

9 июня «Гнейзенау», «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца снова вышли в море, но когда адмирал Маршалль убедился, что конвой противника следует под сильной охраной боевых кораблей, он приказал 10 июня вернуться на базу.

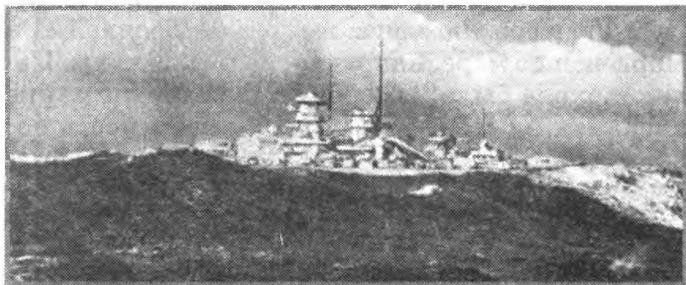
20 июня «Гнейзенау», «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца под общим командованием адмирала Гюнтера Лютенса вышли из Тронхейма в Норвежское море, направляясь к Исландии. Целью похода было намерение отвлечь внимание англичан на себя, чтобы дать возможность поврежденному «Шарнхорсту» вернуться в Германию.

Примерно в 40 милях северо-западнее Хальтена в условиях плохой видимости английская подводная лодка «Клайд» торпедировала «Гнейзенау». Торпеда попала в правый борт линейного крейсера в 16 метрах от форштевня и очень близко от оконечности носового противоосколочного пояса. Носовая оконечность корабля была сильно повреждена, создавая угрозу ее потери. Взрыв произошел в трех метрах ниже ватерлинии, повредив обшивку и шпангоуты на обоих бортах «Гнейзенау». В правом борту образовалась пробоина 15×6–10 м с рваными краями в своей кормовой части. Водонепроницаемые отсеки I и II были частично затоплены, а скорость пришлось уменьшить из-за опасения потерять значительную часть носовой оконечности. Чтобы уменьшить эту опасность, на трещины от пробоин наварили стальные планки. Образовавшийся силь-



ный дифферент на нос был откорректирован за топлением кормовых отсеков. Корабль срочно возвратился в Тронхейм. Сообщение с подводной лодки «Клайд» привело к появлению над немецким отрядом английских бомбардировщиков, которые тяжело повредили один из эсминцев охранения.

В Тронхейме рабочие плавмастерской «Хуаскаран» наварили временные листы на подводную пробоину, еще немного укрепив носовую часть «Гнейзенау».



*«Гнейзенау» в Северной Атлантике*

По пути в Киль 25–27 июня «Гнейзенау» шел под эскортом крейсеров «Адмирал Хиппер» и «Нюрнберг», четырех эсминцев и шести торпедных катеров. Мощное соединение английского флота метрополии, состоявшее из двух линейных крейсеров «Ринаун» и «Рипалс», тяжелых крейсеров и эсминцев, вышло на перехват немцев, но не смогло их обнаружить. Английская подводная лодка «Свордфиш» потопила один из торпедных катеров, но крупные корабли без каких-либо новых происшествий прибыли 28 июля в Киль.

«Гнейзенау» провел пять месяцев на заводе Говальда в Киле, ремонтируя носовую оконеч-



ность. На заводе Говальда впервые отремонтировали столь крупный боевой корабль, и рабочие делали все возможное, чтобы доставить какое-нибудь удовольствие экипажу. Из лучших побуждений они не поставили, как было предусмотрено планом ремонта, дополнительные пиллерсы в жилые помещения унтер-офицерского состава на батарейной палубе, чтобы не беспокоить моряков и дать им возможность как следует отдохнуть. Эта серьезная халатность вскоре имела самые печальные последствия.

28 декабря 1940 г. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» под командованием адмирала Лютьенса вышли в море на борьбу с английским судоходством в Северной Атлантике. Жестокий шторм в Северном море вынудил оба корабля уменьшить скорость. Волны нанесли тяжелые повреждения «Гнейзенау» как раз в том месте, где рабочие не поставили дополнительные пиллерсы. Тяжелые удары воды смяли обшивку и палубные бимсы над этим помещением. Получили повреждения некоторые участки верхней палубы. Различные дефекты от ударов волн стали проявляться в системе управления огнем, было повреждено несколько зенитных автоматов. Бушующий шторм и полученные повреждения вынудили корабли повернуть на обратный курс.

«Шарнхорст» направился в Готенгафен, а «Гнейзенау» – в Киль, где встал на ремонт на верфи Кригсмарине. По личному требованию командира линейного крейсера еще раз была перестроена носовая часть корабля. Завод выполнил все работы в рекордное время, и 22 января 1941 г. оба корабля снова вышли из Киля, направляясь в Атлантику. Отряд был обнаружен противником, когда корабли шли проливами Каттегат и



Скагеррак, и соединение английского флота метрополии покинуло Скапа-Флоу, чтобы прикрыть Исландско-Фарерский проход. Немецкие корабли шли прямо на английское соединение, которое вскоре было обнаружено радиолокаторами «Гнейзенау».

Адмирал Лютьенс приказал изменить курс, ибо обнаруженное английское соединение состояло из линкоров «Нельсон» и «Родней», линейного крейсера «Рипалс», восьми крейсеров и 11 эсминцев. В момент, когда немецкие корабли ложились на новый курс, их с дистанции всего 5000 метров обнаружил английский легкий крейсер «Наяд».

Сообщив на флагман об обнаружении противника, «Наяд» поддерживал контакт с немцами, пока тех не поглотил очередной снеговой заряд. Командующий английским флотом метрополии адмирал сэр Джон Тови, считая, что сообщение с «Наяда» было ошибочным, приказал прекратить поиск противника.

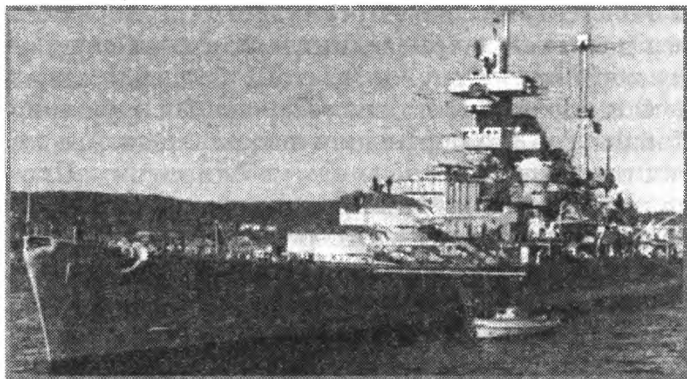
Пополнив в районе о. Ян Майен запасы топлива, немцы полным ходом устремились на юг — через Датский пролив в Атлантический океан. Операции отряда Лютьенса в Атлантике начались 3 февраля в 03:00, когда оба корабля успешно уклонились от встречи с английскими сторожевыми крейсерами.

Чтобы сбить с толку англичан и вынудить их распылить свои силы по Атлантике, 1 февраля «Адмирал Хиппер» вышел из Бреста в свой второй атлантический поход для действий против конвоев противника между Гибралтаром и Фритауном.

На рассвете 6 февраля линейные крейсера у мыса Фаревелл пополнили запасы топлива с



танкера «Шлеттштад» и на следующий день начали поиск судов противника. Атлантика штормила. На «Гнейзенау» погиб один из унтер-офицеров, проломивший голову о башенную броню, куда его швырнуло обрушившейся на корабль волной. «Гнейзенау» безжалостно мотало на волнах, большая часть экипажа страдала от морской болезни.



*«Гнейзенау» в Атлантике*

Чтобы предотвратить получение новых штормовых повреждений, пришлось уменьшить скорость до минимума.

8 февраля в 08:35 с «Гнейзенау» заметили мачты судов, следующих из Галифакса в составе конвоя НХ-106. На немецких кораблях приготовились к нападению. «Шарнхорст» ушел вперед, чтобы атаковать конвой с севера.

Однако в 09:47 сигнальщики с «Шарнхорста» обнаружили следующий в охранении конвоя старый английский линкор «Ремиллис», вооруженный восемью 381-мм орудиями. Адмирал Лютьенс немедленно отменил нападение на конвой, по-



сколько полученные им приказы категорически запрещали вступать в бой с крупными кораблями противника.

Тем не менее, к 09:50 «Шарнхорст» сблизился с конвоем на расстояние 23 000 метров в попытке увести за собой от конвоя английский линкор и дать возможность «Гнейзенау» напасть на незащищенные торговые суда. Адмирал Лютьенс приказал «Шарнхорсту» прекратить эти действия и присоединиться к флагманскому кораблю.

Оба корабля пошли на северо-запад к проливу Дэвиса, где они переждали несколько дней, а затем снова двинулись на юг – в Атлантику. Продолжающийся жестокий шторм препятствовал обнаружению транспортов противника.

На немецких кораблях были повреждены вентиляционные раструбы, – люди задохнулись в машинных отделениях. В такую погоду было невозможно держать расчеты у зенитных орудий и автоматов.

22 февраля примерно в 500 милях к востоку от Ньюфаундленда с немецких кораблей был обнаружен конвой грузовых судов, следующих по рожняком.

При появлении немецких линейных крейсеров эти суда пытались рассредоточиться. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» потопили четыре из них общим водоизмещением 25 784 т. Некоторые из этих судов сумели сообщить по радио о нападении, что вынудило Лютьенса срочно уходить из этого района.

Адмирал решил спуститься на юг, сменив район Северной Атлантики на ее юго-западную часть, где сходились пути конвоев из Кейптауна и Гибралтара – в точку севернее островов Зе-





леного мыса. По пути на новую позицию линейные крейсера дозаправились топливом в центре Атлантики.

8 марта сигнальщики «Гнейзенау» обнаружили на горизонте английский линкор «Малайя», вооруженный восемью 381-мм орудиями. За мощным силуэтом старого английского линкора виднелись мачты по меньшей мере двенадцати торговых судов. Адмирал Лютьенс приказал оставить район и отойти примерно на 40 миль. Опасения адмирала Лютьенса – участника Ютландского боя – были понятны. Хотя он и имел преимущество в скорости над старыми английскими линкорами «Реммилис» и «Малайя», но одно удачное попадание в его корабли 381-мм снарядом могло лишить немецкие корабли этого преимущества.

Через некоторое время была обнаружена дюжина торговых судов из конвоя SL-67, направляющихся в Англию.

Чтобы избежать боя с «Малаей» и другими кораблями охраны, адмирал Лютьенс решил держаться у них за кормой и радировал место конвоя в Берлин, чтобы навести на него подводные лодки. В этот район были посланы подводные лодки U-124 и U-105, которые в ночь с 8 на 9 марта потопили несколько судов общим водоизмещением 28 488 т.

На рассвете немцы были обнаружены гидросамолетом, катапультированным с «Малайи», а во второй половине дня самой «Малайе» удалось сблизиться с линейными крейсерами противника на расстояние 24 000 метров, что было в пределах дальности огня немецких 283-мм орудий. Но адмирал Лютьенс решил не вступать в артиллерийский бой, и оба немецких корабля ушли



на большой скорости в воды Центральной Атлантики. По пути они потопили одинокий греческий пароход.

12 марта «Гнейзенау» и «Шарнхорст» пополнили запасы топлива и боевые запасы с судна обеспечения «Укермарк» (бывший «Альтмарк») и танкера «Эрмланд».

В тот же день линейные крейсера и суда снабжения сформировали линию поиска длиной примерно в 120 миль и 15 марта перехватили четыре танкера. Три из них были захвачены «Гнейзенау», а четвертый был потоплен.

Немцы продолжали следовать на север, выходя на путь конвоев, следовавших из Галифакса. Тем временем в Северной Атлантике их поджидали английские линкоры «Родней», «Нельсон» и «Кинг Джордж V», предполагая, что немцы снова попытаются выйти на перехват галифакских конвоев или вернуться в Германию.

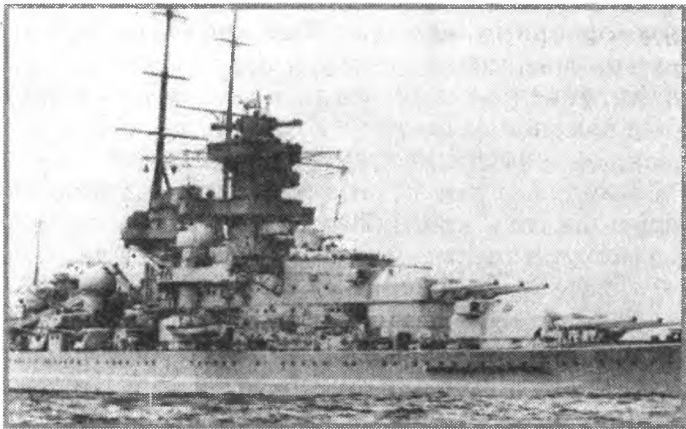
На рассвете 16 марта с немецких кораблей обнаружили транспорты, отставшие от конвоев. «Гнейзенау» потопил семь судов общим водоизмещением 26 693 т, «Шарнхорст» — шесть общим водоизмещением 35 088 т. Одно судно, однако, сумело передать по радио сигнал бедствия, и в этот район полным ходом направились «Родней» и «Кинг Джордж V».

В ходе нападения на отставшие от конвоев суда «Гнейзенау» открыл огонь по небольшому пароходу «Чилен Рифер» (1800 т), который мастерски уклонился от артогня и передал по радио точное место немецких линейных крейсеров. Затем, имея на палубе всего одно орудие, пароход смело пошел на линейный крейсер, ставя на ходу дымовую завесу. Столь решительное поведение маленького парохода привело немцев к убеждению,



что это был вспомогательный крейсер. Поэтому было решено потопить его с дальней дистанции. По «Чилен Рифер» было выпущено 73 снаряда главного калибра – больше, чем по всем другим судам в течение всего похода.

Этот необычный бой прервался, когда радиолокатор «Гнейзенау» обнаружил большой ко-



*Линкор «Гнейзенау». Вид на боевую рубку и носовые башни*

рабль, подходящий к месту событий. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» немедленно ушли с этого места полным ходом, скрывшись в снеговом заряде.

Адмирал Лютьенс принял решение вернуться в Брест, поскольку немецкий отряд был обнаружен, и шансы на дальнейшие успехи были очень малы. Кроме того, немецкое морское командование считало, что продолжение пребывания в море линейных крейсеров затруднит возвращение в Германию «карманного линкора» «Адмирал Шеер» и тяжелого крейсера «Адми-



рал Хиппер», находившихся в то время в Атлантике. К тому же «Шарнхорст» срочно нуждался в ремонте котлов.

Вечером 20 марта разведывательный «Свордфиш» с английского авианосца «Арк Ройял» обнаружил немецкий отряд в 700 милях западнее Бреста.

Пока самолет-разведчик следил за немецкими кораблями, адмирал Лютьенс развернул отряд на северный курс и шел этим курсом до ухода английского самолета за горизонт. Затем курс был изменен на восток – во Францию. В этот момент английский авианосец находился всего в 160 милях от немецкого отряда, но надвигающаяся темнота и продолжающийся шторм не дали возможности поднять самолеты для удара по «Гнейзенау» и «Шарнхорсту».

21 марта самолеты английского берегового командования обнаружили немецкие корабли менее чем в 200 милях от Бреста. Английские линкоры немедленно легли на курс преследования, но 22 марта оба линейных крейсера благополучно пришли в Брест.

В течение двухмесячного рейда «Гнейзенау» потопил 22 судна общим водоизмещением 115 662 т. Большинство этих судов следовали в балласте.

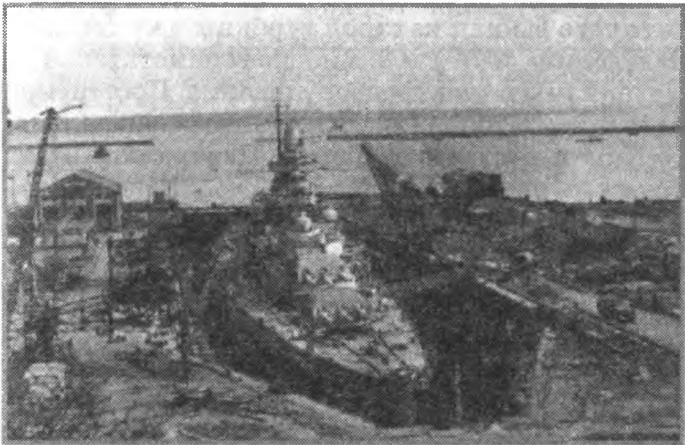
После прибытия линейных крейсеров в Брест английская авиация начала совершать постоянные налеты на эти корабли, используя 227-килограммовые бронебойные бомбы.

Особенно тяжелыми были налеты в ночь с 30 на 31 марта и с 4 на 5 апреля. В течение последнего налета 227-килограммовая авиабомба, едва не задев «Гнейзенау», зарылась в донный ил не разорвавшись. Опасаясь, что бомба снабжена взры-



вателем с часовым механизмом, «Гнейзенау» отвели от стенки и поставили на бочку на внутреннем рейде за молом.

6 апреля «Гнейзенау», защищенный молотом и противоторпедными сетями, стоял на бочке в порту Бреста, когда над базой появились четыре



*Линкор «Гнейзенау» в доке Бреста*

английских бомбардировщика «Бифорт», вооруженные торпедами. Только одному бомбардировщику удалось обнаружить и атаковать «Гнейзенау». Самолет был сбит, но успел выпустить торпеду, которая попала в правый борт линейного крейсера чуть в нос от кормовой башни главного калибра. Корабль принял 3050 т воды, получил крен  $2^\circ$  на правый борт и осел кормой на 1,2 м. Взрыв (204 кг ТНТ) фактически разрушил всю бортовую обшивку на площади 210 кв. м. Первая продольная переборка, броневая противоторпедная переборка, поперечные и легкие продольные переборки в этом районе были полностью



разрушены. Торпеда попала в наиболее уязвимое место корабля, где внешний гребной вал проходил через нижнюю часть цитадели, смежной с кормовой башней.

Тоннель правого гребного вала был разрушен на протяжении 36 м. Ослабленные фланцы пропустили воду в машинное отделение, в результате чего вышли из строя турбины в машинных отделениях №№ 1 и 3, многие вспомогательные механизмы и электрооборудование. Постепенно оказались затопленными и тоннели центрального вала и вала левого борта. Центральный вал также вышел из строя.

Корабль был поставлен в сухой док на ремонт, который продолжался несколько месяцев.

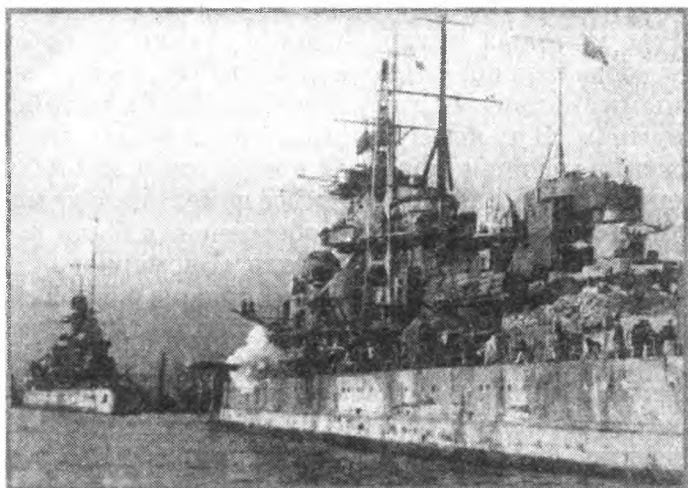
В ночь с 9 на 10 апреля 1941 г. английские бомбардировщики сбросили на судоремонтный завод в Бресте 25 т авиабомб. «Шарнхорст» избежал повреждений, но «Гнейзенау» получил четыре прямых попадания в носовую надстройку. Несколько близких разрывов засыпали корабль осколками и обломками. Одна бомба взорвалась на нижней броневой палубе, вторая попала в боевую рубку, третья, пройдя через надстройку со стороны правого борта, также взорвалась на нижней броневой палубе, четвертая пробила верхнюю палубу, застряла в обломках на батарейной палубе, образовавшихся в результате третьего попадания, и не взорвалась. При этом 72 человека были убиты и 90 ранены (из них 15 позднее скончались).

В ходе продолжающегося ремонта было решено провести и некоторую модификацию обоих кораблей.

На «Гнейзенау» были установлены новые радиолокаторы, улучшена система управления ар-



тогнем, поставлены торпедные аппараты. Бой с «Чилен Рифер» убедил адмирала Лютьенса, что торговые суда гораздо эффективнее топить торпедами, чем артиллерийским огнем. Поэтому на «Гнейзенау» установили два встроенных торпедных аппарата в нос от кормовой группы 150-мм орудий, по одному с каждого борта. Кроме того,



*Стрельба из вновь установленных торпедных аппаратов «Гнейзенау»*

на линейный крейсер установили 14 дополнительных 20-мм зенитных автомата. Катапульты над ангаром были сняты, а внутренняя часть ангара перестроена.

Ремонт затянулся, и оба корабля не смогли принять участие в намечаемом на апрель выходе в море совместно с «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном».

Пока «Гнейзенау» стоял в ремонте, его периодически бомбили англичане. Особенно сильный



налет был 24 июля 1941 г., но линейный крейсер не получил повреждений.

11 декабря 1941 г., когда Германия и Италия объявили войну Соединенным Штатам, шансов на успешные операции против судоходства союзников в Атлантике почти не осталось. Помимо всего прочего, на «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принца Ойгена» прибыло большое количество молодых матросов, на обучение которых требовалось время, поскольку идти с необученными экипажами в атлантический рейд было безумием. В проблему превратился и вопрос снабжения крупных кораблей в море топливом и боеприпасами, так как почти все немецкие суда материально-технического обеспечения были потоплены в океане после гибели «Бисмарка».

Более того, Гитлер не хотел больше рисковать своими крупными кораблями в Атлантике, считая, что они должны включиться в оборону Норвегии, а потому приказал вернуть находящиеся в Бресте корабли обратно в Германию. Немецкое военно-морское командование разработало план прорыва этих кораблей в Германию прямо через Ламанш, поскольку прорыв вокруг Исландии и Англии было невозможно обеспечить танкерами. А налеты английской авиации на Брест становились все более массированными и ожесточенными, что создавало риск потери этих кораблей или их бесконечного ремонта.

Тем временем ремонт «Гнейзенау» близился к завершению.

18 декабря корабль получил легкие повреждения осколками бомбы, попавшей в сухой док.

23 декабря «Гнейзенау» был выведен из дока, испытал электронное и электротехническое оборудование и к концу месяца был готов к выходу





в море. Командование флотом торопило корабли скорее вернуться в Германию, поскольку Люфтваффе были уже не в состоянии обеспечить воздушное прикрытие базы.

6 января 1942 г. в 20:30 при очередном налете английских бомбардировщиков одна из бомб взорвалась между бортом «Гнейзенау» и стенкой завода.

Корпус корабля был поврежден осколками в районе ватерлинии, что привело к поступлению воды в бортовые цистерны с горючим. Получила легкие повреждения и надстройка корабля, на ремонт которой потребовалось 10 дней.

12 января 1942 г. на совещании в присутствии Гитлера было принято окончательное решение о возвращении «Гнейзенау», «Шарнхорста» и «Принца Ойгена» в Германию. В обстановке полной секретности была разработана операция с кодовым наименованием «Церберус», детали которой в конце месяца доложил фюреру вице-адмирал Отто Циллакс.

26 января «Гнейзенау» провел послеремонтные ходовые испытания и учебные стрельбы, доложив о готовности к прорыву через Ламанш.

В течение первых дней февраля в проливе Ламанш под прикрытием темноты велись тральные работы. Эти работы не были замечены англичанами, но они засекли проход через пролив эскадры эсминцев, предназначенных для охранения «Тирпица». Это вызвало некоторую тревогу в Адмиралтействе: не собирается ли «Тирпиц» провести совместные действия с Брестской эскадрой?

11 февраля 1942 г. в 23:00 немцы начали одну из самых блестящих и смелых своих операций на море во Второй мировой войне – операцию «Церберус» по прорыву через Ламанш. Из-за воз-



душного налета на Брест выход в море кораблей был задержан на два часа, но около полуночи весь отряд вошел в пролив. Развив скорость до 27 узлов, немецкие корабли обогнули французское побережье и к 06:30 прошли Шербур, где к ним присоединилась флотилия торпедных катеров. Над кораблями, на высоте их мачт, кружились истре-



*«Шарнхорст» и «Гнейзенау» прорываются из Бреста в Германию*

бители Люфтваффе, скрываясь от английских радаров. Непосредственное взаимодействие между прорывающимся отрядом и авиацией организовал генерал Адольф Голланд, по приказу которого на борту каждого крупного корабля находился офицер Люфтваффе. Чуть позже немецкие са-



молеты стали забивать английские радиолокаторы, рассеивая металлическую фольгу.

К 13:00 отряд, не встречая какого-либо серьезного противодействия, оставил за кормой скалы Дувра.

В 13:34 отряд был атакован шестью торпедоносцами «Свордфиш», которых прикрывали «Спитфайры». «Мессершмидты» связали «Спитфайры» воздушным боем, оставив торпедоносцы непосредственному воздушному прикрытию кораблей и зенитному огню последних. Все шесть торпедоносцев были сбиты, не достигнув ни одного попадания.

Когда «Шарнхорст» подорвался на mine и остановился, «Гнейзенау» и «Принц Ойген» с пятью эсминцами охранения продолжали движение на восток. В 14:45 пять двухмоторных истребителей-бомбардировщиков «Вайрлвинд» попытались выйти в атаку на «Гнейзенау», но были отогнаны немецкими истребителями. В течение следующих двух часов еще несколько воздушных атак были отбиты истребителями и зенитным огнем. Всего против немецкого отряда было брошено 242 английских самолета, но только 39 удалось обнаружить корабли и выйти в атаку. Крупные корабли попаданий не получили, но несколько кораблей эскорта из-за повреждений вынуждены были покинуть строй.

В 16:17 пять английских эсминцев произвели безуспешную торпедную атаку на возглавляемый «Гнейзенау» отряд. «Гнейзенау» и «Принц Ойген» открыли огонь из орудий главного калибра по эсминцам противника, приблизившимся к ним на расстояние от 3700 до 2200 м. На 2200 м с немецким отрядом сблизился эсминец «Ворчестер». Засыпаемый 283-мм и 203-мм снарядами



эсминец, прежде чем получить повреждение, успел выпустить по немецким кораблям торпеды. Попадание 283-мм снаряда лишило эсминец хода, и примерно в течение 10 минут он подвергался концентрированному артиллерийскому огню с «Гнейзенау» и «Принца Ойгена». На «Гнейзенау» с трудом различали падение своих снарядов из-за дыма собственной трубы, окутавшего корабль благодаря попутному ветру. «Ворчестер» получил тяжелые повреждения. Большая часть его надстройки была разрушена, мачты снесены, а в корпусе зияли огромные пробоины от 283-мм снарядов, которые, к счастью, пробивали эсминец насквозь не взрываясь. Снежные заряды, низкая облачность и сильный шторм не дали возможности остальным английским эсминцам добиться в этой атаке решительных результатов.

Вскоре «Шарнхорст» дал ход и двинулся за отрядом, отстав примерно на 2300 м.

В 16:08 около 100 английских бомбардировщиков («Гудзон» и «Бифорт») атаковали немецкие корабли, но попаданий не добились. При этом по меньшей мере 5 самолетов были сбиты.

В 18:06 английский торпедоносец, прорвавшись через завесу зенитного огня, сбросил торпеду на «Гнейзенау», но та пошла по поверхности, и линейный крейсер легко от нее уклонился. С наступлением темноты английские бомбардировщики «Веллингтон» бомбили немецкий отряд в течение 30 минут. Бомбардировщики не добились попаданий и несколько машин были сбиты. Видя, что атаки бомбардировщиков не принесли никаких результатов, английские самолеты начали ставить мины в устье Эльбы и на подходе к Кильскому каналу.



В 19:55 «Гнейзенау», следуя на скорости 27 узлов вблизи голландского порта Тершеллинг, подорвался на mine, выставленной английскими самолетами за несколько дней до этого. Взрыв пришелся с правого борта чуть в нос от кормовой башни главного калибра, произведя небольшую деформацию корпуса, разрыв швов и разрушение обшивки. Центральная турбина вышла из строя, и командир приказал остановить и другие турбины. Тоннель гребного вала правого борта ока-



*Повреждения на полубаке «Гнейзенау» английской авиационной бомбой. Снимок сделан по приходе в Киль*

зался затопленным, а сам вал слегка сместился по оси, повредив дейдвудный сальник, через который начала поступать забортная вода. Встряской от взрыва повредило навигационные приборы. Повреждения удалось быстро устранить, и через 30 минут «Гнейзенау» малым ходом возобновил движение.

В 03:50 линейный крейсер «Гнейзенау» в сопровождении двух эсминцев достиг якорной стоянки Гельгоlanda.

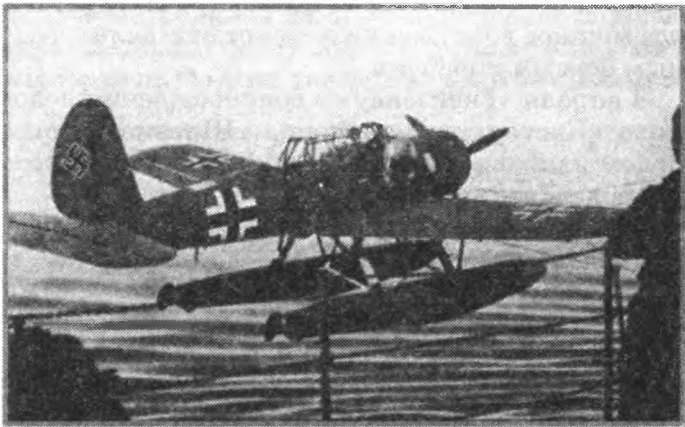


На следующий день «Гнейзенау» ушел с якорной стоянки Гельгоlanda и вместе с «Принцем Ойгеном» направился в Кильский канал. Вход в канал был блокирован льдом, и корабли были вынуждены остановиться в Брунсбюттелькооге. Маневрируя при швартовке, «Гнейзенау» развернуло сильным течением, корму корабля занесло и ударило о какие-то подводные обломки. В корпусе ниже ватерлинии образовалась пробоина, пришедшаяся на место пересечения правого гребного вала с обшивкой. Через пробоину был частично затоплен тоннель правого вала, а маневрирование корабля среди льдин привело к повреждению лопастей винта, который нужно было заменить.

С помощью ледоколов «Гнейзенау» прошел Кильский канал и встал на ремонт на верфи Кригсмарине в Киле. Ремонтные работы завершились 26 февраля 1942 г., и корабль получил приказ 6 марта отправиться в Норвегию. Приняв боезапас, «Гнейзенау» готовился к послеремонтным испытаниям, но в ночь с 26 на 27 февраля линейный крейсер подвергся очередному налету английских бомбардировщиков. Одна 454-килограммовая бронебойная авиабомба попала в верхнюю палубу корабля под углом 20° от вертикали между центральным и правым орудиями главного калибра носовой башни, примерно в полутора метрах вправо от диаметральной плоскости. Бомба взорвалась в незакрытом отверстии небольшого вентилятора погребов носовой башни. Раскаленные осколки по вентиляционной трубе проникли в погреб и подожгли картузы с пороховыми зарядами. Пламя от горящих пороховых зарядов распространилось по всем носовым погребам, а давление от сгорания



без взрыва пороховых картузов выбило крышу башни. Всю вращающуюся часть башни вместе с артиллерийской платформой подняло давлением на полметра вверх и бросило обратно на мамеринец невращающейся части, когда давление пришло в норму. Снаряды в погребах не взорвались, но пожар повредил смежные с погребами топливные цистерны, где вспыхнул мазут. Интенсивная жара от горения 230 пороховых картузов и мазута уничтожила все конструкции корпуса в районе башни «Антон», включая и броневые плиты.



*«Арадо-196» поднимают на борт «Гнейзенау»*

Внутренние помещения башни были уничтожены огнем, а погреба затоплены забортной водой и мазутом. Постепенно водой – забортной и из пожарных шлангов – была затоплена носовая часть «Гнейзенау» по длине в 42 м.

Взрывом и начавшимся пожаром были убиты 112 человек, 21 ранен. Для введения корабля в строй требовалась установка новой башни глав-



ного калибра «Антон» и капитальный ремонт всей ее системы до полной перестройки боевых погребов. Замены требовали целые секции носовой части, обшивки и броневые плиты. Весь этот объем работ требовал, по меньшей мере, двух лет. А это означало, что 26 февраля 1942 г. линейный крейсер «Гнейзенау» был навсегда выведен из строя.

Существовали разные проекты восстановления «Гнейзенау», включая его перевооружение шестью более мощными 380-мм орудиями.

24 марта 1942 г. на корабль прибыл адмирал Редер и пообещал, что «Гнейзенау» получит более мощное вооружение и станет еще более грозным боевым кораблем.

4 апреля «Гнейзенау» в сопровождении ледокола «Кастор» и броненосца «Шлезин» своим ходом направился в Данциг, совершив, несмотря на лед, этот переход за двое суток.

По прибытии в Гдыню носовая часть «Гнейзенау» была отделена по 185-й шпангоут, сняты части набора в районе башни «Антон» и сама башня. Позднее с корабля были сняты и другие башни главного калибра. Предварительные расчеты показали, что проведение всех ремонтных и модернизированных работ потребуют 75 000 человеко-дней для замены башен главного калибра и 45 000 человеко-дней для восстановления носовой части линейного крейсера. Для выполнения этих работ требовалось от 300 до 500 человек. Необходимо было заключить контракты на поставку материалов и оборудования.

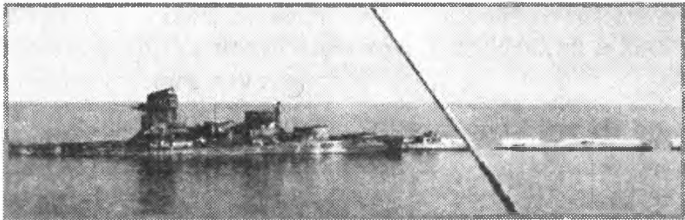
Фирма «Крупп» должна была поставить новые башни главного калибра, отличные от тех, что были установлены на «Бисмарке» и «Тирпице». Эти новые 380-мм башни должны были подойти





к старым барбетам «Гнейзенау». Орудия и башни уже были изготовлены, но разные вспомогательные башенные механизмы и систему управления огнем еще предстояло создать.

К началу 1943 г. все подготовительные работы, связанные с установкой новых башен и носовой части, были выполнены. Но в это время Гитлер, взбешенный малыми успехами немецкого флота при нападении 31 декабря 1942 г. на идущий в Россию конвой, приказал отправить на слом все немецкие линкоры и крейсеры. Это привело к остановке всех работ на «Гнейзенау» и передаче материалов на другие, не менее важные работы. Даже старые 283-мм орудия были увезены с завода. Орудия для башни «Антон» были от-



*Таким «Гнейзенау» встретил окончание войны*

правлены в Данию, а орудия башен «Бруно» и «Цезарь» – в Норвегию.

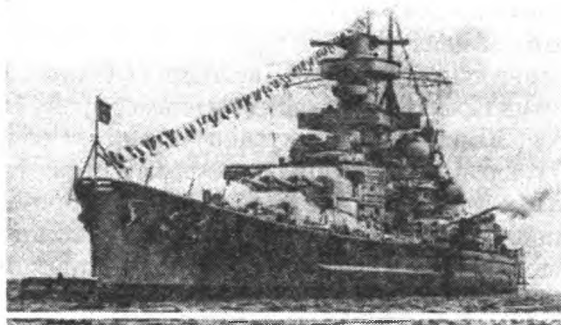
К 1 июля 1942 г. большая часть экипажа «Гнейзенау» была переведена на другие корабли. Небольшая группа моряков, оставшаяся на корабле, состояла из расчетов зенитных орудий и машинистов. До 2 февраля 1943 г. на корабле оставались еще комендоры, изучающие новые 380-мм орудия, но потом и их перевели на другие места службы.



«Гнейзенау» был разоружен и с него снята часть оборудования.

Оставшееся время до конца войны разоруженный и искалеченный корабль стоял в Гдыне.

23 марта 1945 г., когда русские войска подходили к городу, «Гнейзенау» был затоплен на одном из фарватеров базы. В 1947 г. «Гнейзенау» был поднят и к 1951 г. обращен в лом. Линейный крейсер «Гнейзенау» находился в строю четыре года.



## ШАРНХОРСТ

*(Шарнхорст Герхард Иоганн Давид фон (1755–1813) – прусский генерал, выдающийся реформатор прусской армии после поражения под Иеной в ходе наполеоновских войн.)*

### «ШАРНХОРСТ»

**Водоизмещение:** 37 902 т.

**Главные размерения:** 226×30×8,69 м.

**Скорость максимальная:** 30 узлов.

**Вооружение:** девять 11,1-дюймовых (283-мм)/54,5 орудий в трех трехорудийных башнях: две – на носу, одна – на корме; двенадцать 5,9-дюймовых (150-мм)/55 орудий;

четырнадцать 4,1-дюймовых (105-мм)/65 спаренных артиллерийских установок;

шестнадцать 37-мм зенитных автоматов.

**Бронирование:** Борта – 320 мм.

Башни – 356 мм.

Палуба – 50–105 мм.

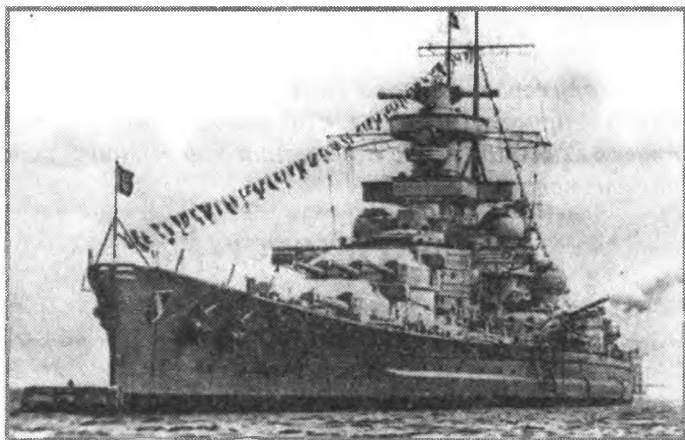


**Дальность плавания:** 10 000 миль на 14 узлах.

**Экипаж:** 1840 человек.

**Тип:** «Гнейзенау».

Линейный крейсер «Шарнхорст» был заложен на верфи Кригсмарине в Вильгельмсгафене 16 мая 1935 г. Корабль был спущен на воду 3 октября 1936 г. в торжественной обстановке в присутствии Адольфа Гитлера. Достройка «Шарнхорста» несколько затянулась из-за нехватки технологических мощностей верфи и задержки с поставкой турбогенераторов. Линейный крейсер вступил в строй 7 января 1939 г.



*Линкор «Шарнхорст» вступает в строй*

Сдаточные испытания выявили множество дефектов в некоторых системах и оборудовании, в частности в котлах, а также склонность корабля зарываться носом из-за неудачной конструкции форштевня. В августе 1939 г. «Шарнхорст» вернулся на завод, где у него был перестроен нос, поставлен ангар для самолетов, а смонтирован-



ная на дымовой трубе фок-мачта перенесена дальше в корму.

22 августа «Шарнхорст» вышел на послеремонтные испытания и снова вернулся на завод для смены некоторых трубок в магистрали перегретого пара.

В октябре корабль был приведен в состояние полной боевой готовности и 21 ноября 1939 г. вышел вместе с «Гнейзенау» в море для проведения поиска в Фарерско-Исландском проходе.

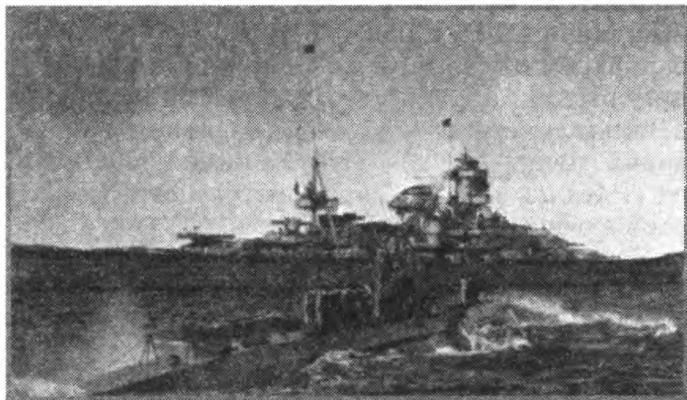
Во время боя с английским вспомогательным крейсером «Равалпинди» «Шарнхорст» получил в корму попадание 152-мм снарядом, потеряв несколько человек ранеными наряду с незначительными осколочными повреждениями. Под прикрытием плохой погоды корабли вернулись в Вильгельмсгафен, где встали на ремонт повреждений, полученных от шторма и огня доблестного «Равалпинди». «Шарнхорсту» потребовался также очередной ремонт котлов.

В январе 1940 г. «Шарнхорст» ушел на Балтику для проведения учений и артиллерийских стрельб. Ледовая обстановка задержала его там до февраля. Вернувшись в Вильгельмсгафен 5 февраля, корабль стал готовиться к операциям в Северном море. 7 апреля «Шарнхорст» вместе с «Гнейзенау» вышли из Вильгельмсгафена, сформировав группу прикрытия при вторжении немецких войск в Нарвик и Тронхейм. Плохая погода – низкая облачность, частые снежные заряды и дождевые шквалы, порой, ограничивали видимость почти до нуля. 9 апреля в 04:30 «Гнейзенау» сообщил о радиолокационном контакте с противником. Примерно в 05:00 штурман «Шарнхорста» заметил вспышки орудий крупного калибра в зеркальце своего секстана. В последую-



щем бою с «Ринауном» радиолокатор «Шарнхорста» вышел из строя и с него не могли осуществлять слежение за целью. В 05:18 «Шарнхорст» на короткое время попал под огонь «Ринауна», но точная и быстрая смена курсов позволила линейному крейсеру избежать попаданий.

К 07:15 обоим немецким кораблям удалось оторваться от преследователей. Тем не менее, носовая башня главного калибра «Антон» на «Шарнхорсте» вышла из строя из-за тяжелых волн, обрушивающихся на его носовую часть и проникающих через вентиляционные отверстия



*«Шарнхорст» торжественно встречает подводную лодку U-27, возвращающуюся после потопления английского линкора «Ройял Оак»*

в боевые погреба. Произошло также короткое замыкание электродвигателя системы подачи бензозапаса в башню. Когда «Шарнхорст» увеличил скорость до максимально возможной, остановилась правая турбина, что уменьшило скорость отряда до 25 узлов.



12 апреля линейные крейсера вместе с «Адмиралом Хиппером» вернулись в Вильгельмсгафен, где «Шарнхорст» встал на ремонт машин и артиллерийских систем.

Закончив ремонт, оба линейных крейсера 4 июня вышли из Вильгельмсгафена в сопровождении «Адмирала Хиппера» и четырех эсминцев. В этом походе им удалось перехватить и потопить артогнем – уникальный случай во Второй мировой войне – английский авианосец «Глориес», по которому только «Шарнхорст» выпустил 212 снарядов. В ходе этого боя с тремя английскими кораблями эсминец «Акаста» пересек курс «Шарнхорста» слева направо и с предельной дистанции выпустил по нему веер из четырех торпед. «Шарнхорст» изменил курс, уклоняясь от выпущенных торпед, но слишком поспешно лег на прежний курс, чтобы возобновить огонь из 150-мм орудий по английскому эсминцу, снова оказавшемуся по его левому борту. В 18:39 одна из выпущенных торпед попала в правый борт линейного крейсера в районе башни «Цезарь». Торпеда попала под углом  $15^\circ$  по горизонтальной плоскости, на глубине 3 м ниже ватерлинии.

После взрыва торпеды башня «Цезарь» и его погреба наполнились удушливым дымом, что привело к эвакуации экипажа башни. Была дана команда затопить погреба, которая была отменена после доклада, что опасности пожара не существует.

Торпеда попала в место, где гребной вал проходит через противоторпедную переборку, образовав подводную пробоину размером  $6 \times 14$  м. В результате корабль принял 2500 т воды, были затоплены 4 из 22 главных водонепроницаемых отсеков, погибли 48 человек.



«Шарнхорст» получил крен  $3^\circ$  на правый борт и осел кормой на 3 м.

Серьезные повреждения получили и машинные установки «Шарнхорста». После взрыва торпеды был немедленно затоплен тоннель правого вала. В тоннеле оказался отрезанным один из матросов, и когда другой матрос, пытаясь спасти товарища, отдраил водонепроницаемую дверь, начало затопляться кормовое машинное отделение, дающее энергию на центральный вал. Затопление происходило так быстро, что не удалось остановить турбину. В результате одна из турбин, находящаяся под полной нагрузкой, так быстро охладилась, что ее лопасти вошли в контакт с кожухом, и турбина остановилась. При этом оказались разорваны все паропроводы в этом помещении. В итоге на корабле продолжал действовать только один левый вал.

Башня главного калибра «Цезарь» оказалась выведенной из строя. Некоторые отсеки ниже погребов были затоплены, повреждено электрооборудование погребов. Некоторые снаряды и пороховые картузы сгорели, многие были повреждены. В перегрузочном отделении находилось 283 снаряда и заряда, готовые к подаче в башню. Другие снаряды без пороховых зарядов находились на погрузочной платформе всего в нескольких метрах от места взрыва торпеды.

Скорость корабля упала до 20 узлов, когда он начал поспешно отходить в Тронхейм. Вечером 9 июля линейные крейсера прибыли в Тронхейм, где их ждала плавмастерская «Хуаскаран».

10 июня английский самолет-разведчик берегового командования обнаружил поврежденный «Шарнхорст». 11 июня пятнадцать бомбардировщиков «Гудзон» сбросили на корабль тридцать





шесть 227-килограммовых бомб с высоты 4570 м, но не добились попаданий.

13 июня английский авианосец «Арк Ройял», подойдя под прикрытием линкора «Нельсон» на расстояние 170 миль к Тронхейму, поднял в воздух 15 бомбардировщиков «Скуа» для атаки не-



*Спаренные 37-мм зенитные автоматы, расположенные на корме «Шарнхорста»*

мецких кораблей. Эти самолеты были перехвачены немецкими истребителями, сбившими 8 из них. Остальные атаковали «Шарнхорст», но только одна бомба попала в корабль, пробила верхнюю палубу, но не взорвалась.

Между тем на «Шарнхорсте» в течение 10 суток удалось отремонтировать турбину для центрального вала. Повреждения правого вала, которые считались очень серьезными, решили отремонтировать в доке. Запускать правую турбину не стали, опасаясь, что гребной винт из-за повреждений вала может задеть за корпус корабля.



20 июня на двух винтах «Шарнхорст» направился в Германию, развив скорость 24 узла.

21 июня английские бомбардировщики берегового командования заметили немецкий отряд у о. Утсайр, и примерно в 15:00 шесть торпедоносцев «Свордфиш» попытались атаковать «Шарнхорст», но были сравнительно легко отогнаны зенитным огнем.

В 16:30 девять бомбардировщиков «Бифорт» также попытались напасть на «Шарнхорст», но были рассеяны немецкими истребителями и зенитным огнем с кораблей. Отбивая воздушные атаки, «Шарнхорст» израсходовал девятьсот 105-мм снарядов и 3600 патронов зенитных автоматов.

Перехватив английскую радиограмму о том, что много кораблей Флота Метрополии находятся в море, «Шарнхорст» получил приказ следовать в Штавангер. Когда это решение было принято, некоторые английские корабли находились уже в пределах 35 миль от поврежденного линейного крейсера.

22 июня «Шарнхорст» покинул Штавангер и направился в Киль, где провел в ремонте следующие 6 месяцев, а затем отправился на Балтику для проведения послеремонтных испытаний.

В начале декабря 1940 г. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пришли в Киль, чтобы подготовиться к прорыву в Северную Атлантику. Однако сильный шторм вынудил «Шарнхорст» вернуться в Гдыню, а Гнейзенау – в Киль. 22 января 1941 г. оба корабля снова вышли в море и, уклонившись от английских дозоров, прорвались в Атлантику.

8 февраля ими был обнаружен конвой, но появление английского линкора «Ремиллис» вынудило немцев отказаться от атаки.



16 февраля линейные крейсера пополнили запасы топлива южнее Гренландии, а 22 февраля обнаружили еще один конвой и атаковали его. «Шарнхорст» потопил артогнем танкер «Дустрос» водоизмещением 6000 т. Затем оба корабля, пополнив запасы вблизи Азорских островов, отправились к островам Зеленого мыса.

8 марта «Шарнхорст» обнаружил английский линкор «Малайя», а через два часа – конвой из 12 торговых судов, но напасть на них не решился из-за присутствия «Малайи». Через два дня немецкие корабли пошли на север, где пополнили запасы топлива и боеприпасов с «Укермарка» и «Эрмланд». По пути «Шарнхорст» потопил греческий сухогруз «Марафон». 12 марта, пополнив запасы, линейные крейсера продолжили движение в северном направлении.

15 марта они натолкнулись на суда рассредоточенного конвоя, и «Шарнхорст» потопил два из них. Через несколько дней немецкие корабли обнаружили главную часть конвоя, и «Шарнхорст» отправил на дно еще семь транспортов общим водоизмещением 27 277 т.

22 марта оба корабля вернулись в Брест.

В течение этой операции у «Шарнхорста» были постоянные проблемы с котельными трубками перегретого пара, что могло в любую минуту вывести корабль из строя прямо в центре Атлантики. Лишь самоотверженная работа машинной команды смогла предотвратить крупную аварию. На заводе в Бресте объявили, что потребуется по меньшей мере 10 недель, прежде чем удастся заменить все дефектные трубки. Повреждения трубок имели чисто техническую природу, – металл, из которого они были выполнены, не выдерживал подобных температурных нагрузок.



Ремонт, которого требовали оба линейных крейсера, помешал им, как планировалось, принять участие в очередном рейде в Атлантику вместе с «Бисмарком».



*Вице-адмирал Отто Циллакс держит речь на палубе линкора «Шарнхорст»*

Ремонт котлов на «Шарнхорсте» был завершен в июле, и корабль 21 июля направился в Ла Паллис для проведения испытаний, в ходе которых линейный крейсер легко развил скорость 30 узлов. Готовясь возвратиться в Брест, «Шарнхорст» стоял на якоре в Ла Паллисе.

Там 24 июля корабль был атакован несколькими эскадрильями бомбардировщиков В-17 и В-24 английских ВВС, сбросившими бомбы с высоты 3000–3700 м. Пять бомб попали в «Шарнхорст» со стороны правого борта. Две из них были фугасными весом 227 кг, а остальные – бронебойные весом 454 кг.



Одна 227-килограммовая бомба упала впереди боевой рубки, чуть в нос от 150-мм башни правого борта, прошла через верхнюю и среднюю палубы, взорвавшись на броневой палубе. На палубах остались рваные пробоины со значительным вспучиванием в районе взрыва. Повреждения осколками были незначительны. 454-килограммовая бронебойная бомба попала в палубу левого борта между 100-мм и 150-мм орудиями, пробила все палубы и двойное дно, но не взорвалась. Обшивка днища была пробита, что вызвало незначительное затопление некоторых помещений, в частности генераторного отсека № 4.

Вторая 454-килограммовая бомба, также пробив все палубы, вышла через обшивку правого борта ниже броневоего пояса и тоже не взорвалась. Через пробоину затопило несколько отсеков конструктивной защиты по длине 10 м.

Третья 454-килограммовая бомба упала на корму у башни «Цезарь» в трех метрах от кромки палубы правого борта. Пробив верхнюю палубу, бомба пробила бортовую обшивку и упала на дно моря, опять же не взорвавшись.

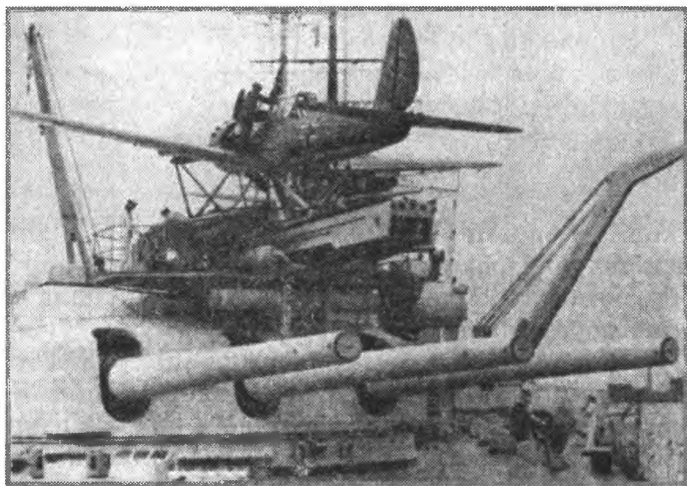
В месте выхода бомбы обшивка получила тяжелые повреждения, десять водонепроницаемых помещений, включая тоннель правого вала, были затоплены. В башне главного калибра «Цезарь» оказались затоплены погреба и вышел из строя механизм подачи снарядов к орудиям.

Вторая 227-килограммовая бомба попала в палубу впереди кормовой башни главного калибра в трех метрах от кромки палубы правого борта. Пробив две палубы, бомба взорвалась на главной броневой палубе, сделав в ней небольшую пробоину. Пробитые палубы вспучились от взрыва и были пробиты осколками.



«Шарнхорст» получил крен  $8^\circ$  на правый борт, большинство его отсеков, предназначенных для контрзатопления, оказались затопленными. Повреждения могли быть еще большими, взорвались бронебойные бомбы. Дифферент на корму составил 3 м, корабль принял 3500 т воды. Двое моряков были убиты, 15 ранены.

Умелые действия дивизиона борьбы за живучесть помогли выравнять крен и дифферент. Пары были подняты в рекордный срок. В 19:30 «Шарнхорст» направился в Брест, следуя со скоростью 25 узлов.



*Самолетная катапульта с «Арадо-196» на кормовой башне «Цезарь» линкора «Шарнхорст»*

На рассвете был обнаружен английский разведывательный самолет, который был сбит зенитным огнем эсминца сопровождения.

Когда 25 июля «Шарнхорст» прибыл в Брест, единственным видимым последствием его по-



вреждений была увеличившаяся осадка, — вода в кормовой части почти доходила до иллюминаторов.

На ремонт повреждений ушло еще четыре месяца. За это время на корабль установили новый радиолокатор и 533-мм торпедные аппараты.

В начале 1942 г. на «Шарнхорсте» началась подготовка к операции «Церберус», — то есть к прорыву через Ламанш в Германию. 11 февраля, покинув Брест под покровом темноты, немецкие корабли без всякого противодействия вошли в пролив. Только восточнее Дувра «Шарнхорсту» пришлось открыть огонь по английскому торпедоносцу «Свордфиш», пытавшемуся его атаковать. Торпедоносец был сбит и упал в воду в 100 м по правому борту корабля. Самолет успел выпустить торпеду, от которой «Шарнхорст» уклонился резким поворотом на другой курс.

В 15:31 в 30 метрах по левому борту корабля взорвалась магнитная мина, поставленная английским самолетом за несколько дней до начала операции «Церберус». Мина взорвалась на глубине 38 м на траверзе башни «Бруно». Силой взрыва на «Шарнхорсте» вышла из строя вся электросеть, поскольку оказались выбитыми все предохранители цепей. В течение 20 минут во всех внутренних помещениях линейного крейсера царила полная темнота. Остановились турбины, у которых также оказались выбитыми все аварийные предохранители.

Пока «Шарнхорст» стоял без хода, вице-адмирал Циллакс перенес флаг на эсминец Z-29. Во время пересадки адмирала штормовая волна била эсминец о борт линейного крейсера. Часть крыла ходового мостика эсминца была оторвана и осталась висеть на надстройке «Шарнхорста».



Взрыв мины образовал множество вмятин и пробоин в обшивке правого борта в нос от башни «Бруно», через которые корабль принял 1220 т воды. Оказались затопленными 30 водонепроницаемых помещений в границах пяти главных водонепроницаемых отсеков по длине примерно 40 м. «Шарнхорст» получил крен в 1° на левый борт и на 1 метр осел носом. После взрыва мины в 15:31 первую турбину удалось запустить в 15:49, вторую – в 15:55, третью – в 16:01. Еще до того, как «Шарнхорст» успел снова дать ход, английский двухмоторный бомбардировщик сбросил на него серию бомб, упавших в 90 метрах с левого борта корабля. Когда корабль дал ход, около десятка бомбардировщиков «Бифорт» пытались выйти на него в атаку. Атака была отбита истребителями, зенитным огнем и точным маневрированием.

Затем «Шарнхорсту» пришлось уклоняться от торпеды, сброшенной торпедоносцем, атаковавшим корабль с кормы.

«Шарнхорсту» пришлось выдержать еще несколько атак, прежде чем налеты закончились. Стволы зенитных орудий раскалились докрасна, у одного 20-мм автомата разорвало ствол, у некоторых других заклинило турели.

К 18:00 «Шарнхорст» оставил за кормой побережье Голландии.

В 19:16 высоко идущий самолет сбросил на него бомбы, упавшие за кормой.

В 22:34 по правому борту «Шарнхорста» взорвалась магнитная мина, лежащая на глубине около 24 м. На короткое время корабль перестал управляться. На несколько минут погас свет. Вышел из строя гидрокомпас. Остановились все турбины. Две из них оказались заклиненными, одна получила незначительные повреждения.





*Гросс-адмирал Эрих Редер*

В кормовой части правого борта лопнули и разошлись листы обшивки. Корабль принял дополнительно 300 т воды. Действовал только центральный вал, позволивший кораблю продолжать движение со скоростью 10 узлов. Частично удалось восстановить машину правого борта, что позволило увеличить скорость до 14 узлов. Крен на левый борт выравнился, но осадка корабля увеличилась.



В 23:02 «Шарнхорст» дал ход и 13 февраля к 08:00 подошел к бухте Яде, где остановился из-за сложной ледовой обстановки. Адмирал Циллакс вернулся на «Шарнхорст» и снова поднял на нем свой флаг. К полудню «Шарнхорст» дошел до Вильгельмсгафена, где сразу же был поставлен в док для инспекции повреждений подводной части от взрывов двух мин. Однако выяснилось, что эти повреждения не настолько серьезны, чтобы держать корабль в Вильгельмсгафене, который был расположен слишком близко от английских авиабаз. Простояв в Вильгельмсгафене двое суток, «Шарнхорст» перешел в Киль, где встал на ремонт.

Для Германии было очень необычно иметь сразу два линейных корабля, в одно и то же время стоящих в ремонте на одном заводе. Тем более, что в строю находились только «Тирпиц» и два линейных крейсера. Это произошло потому, что адмирал Редер требовал скорейшего завершения ремонта, желая послать оба корабля в Норвегию. Весь ремонтный отдел Главного управления кораблестроения был направлен в Киль для руководства работами. Чтобы защитить линейные крейсера от ударов с воздуха, вокруг Киля были развернуты дополнительные зенитные батареи. Тем не менее, во время налета английской авиации на Киль 26 февраля 1942 г. «Гнейзенау» был фатально поврежден попаданием всего одной бронебойной бомбы. «Шарнхорст» не пострадал, но опасность будущих налетов привела к тому, что плавдок, в котором ремонтировался корабль, был отбуксирован с завода и поставлен в одну из неприметных бухточек в районе Киля. Все это замедляло ход работ, но к июлю 1942 г. «Шарнхорст» был готов к послеремонтным испытаниям. Испытания показали, что проблемы с котель-



ными трубками так и остались нерешенными. Корабль вернулся на завод, где приступили к очередной замене трубок.

В начале августа «Шарнхорст» проводил в районе Киля учения по взаимодействию с подводными лодками и столкнулся с подводной лодкой U-523. Повреждения были незначительными, но пришлось снова вставать в док для ремонта.

К сентябрю ремонт закончился и «Шарнхорст» ушел на Балтику для проведения учений. В конце октября «Шарнхорст» пришел в Готенгафен, где на нем были установлены новые рули, выполненные на основании уроков недавнего торпедирования «Принца Ойгена» и «Лютцова». Между тем на корабле продолжали лопаться котельные трубки и постоянно случались мелкие аварии в турбинах. К декабрю 1942 г. на «Шарнхорсте» действовали только два вала, уменьшив скорость линейного крейсера до 25 узлов. Лишь к январю 1943 г. машинную установку «Шарнхорста» удалось привести в порядок, проведя испытания, признанные удовлетворительными. Корабль был готов для перехода в Норвегию.

7 января 1943 г. «Шарнхорст», «Принц Ойген» и пять эсминцев вышли из Киля, взяв курс на север. Вскоре корабли были вынуждены вернуться, поскольку разведка сообщила о большой активности авиации англичан.

23 января «Шарнхорст» сделал еще одну попытку прорыва, но также вынужден был вернуться, опасаясь массированных налетов самолетов противника.

Готовясь к следующей попытке прорыва на север, «Шарнхорст», избегая столкновения с подводной лодкой, сел на мель. Снявшись с мели с помощью портовых буксиров, корабль с 24 по



26 февраля стоял в доке, ремонтируя полученные повреждения.

8 марта 1943 г. «Шарнхорст» вышел из Гогенгафена и в сопровождении четырех эсминцев начал очередную попытку прорыва в Норвегию.

11 марта в Норвежском море на траверзе Бергена корабли попали в тяжелый шторм. Эсминцы вынуждены были укрыться в фиорде. «Шарнхорст» продолжал идти к месту назначения, уменьшив скорость до 17 узлов. Артустановки левого борта получили незначительные повреждения от ударов волн. 14 марта в 16:00 «Шарнхорст» отдал якорь в Бергенской бухте напротив Нарвика, а 22 марта вместе с «Тирпицем» и «Лютцовым» перешел в Альтен-фиорд.

В начале апреля «Шарнхорст» и «Тирпиц» провели учения в Ледовитом океане, а затем под эскортом из девяти эсминцев совершили поход к о. Медвежий. Вечером 8 апреля на «Шарнхорсте» произошел сильный взрыв в кормовом помещении вспомогательных механизмов над броневой палубой, убивший и ранивший 34 человека. Из предосторожности были затоплены погреба башни «Цезарь». С помощью плавмастерской повреждения были отремонтированы за две недели.

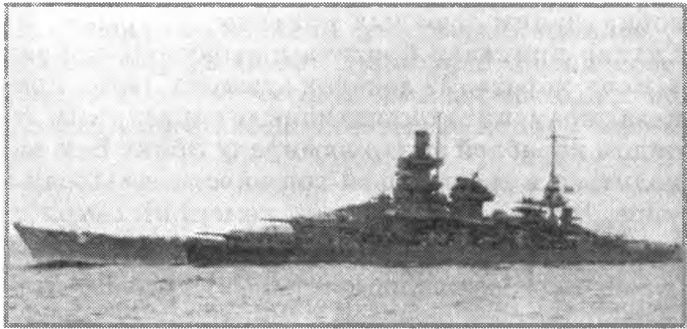
Почти шесть месяцев «Шарнхорст» без дела и без всякой пользы простоял в фиорде, временами выходя в море на короткие учения. Нехватка топлива исключала возможность планирования крупных военно-морских операций.

В июне 1943 г. англичане и норвежцы захватили немецкую метеостанцию на Шпицбергене. В течение лета немцы планировали акт возмездия с использованием для этой цели «Шарнхорста» и «Тирпица», хотя использование столь



крупных кораблей в подобной операции вовсе не было необходимым. Однако это давало возможность обоим кораблям действовать совместно, что должно было поднять боевой дух экипажей, упавший от продолжительного безделья.

8 сентября 1943 г. «Шарнхорст» и «Тирпиц» под эскортом 10 эсминцев совершили поход к Шпицбергену.



*«Шарнхорст» выходит к Шпицбергену*

«Шарнхорст» бомбардировал береговые укрепления и здания в Свеагруве на Шпицбергене, одним залпом уничтожив батарею из двух 76-мм орудий. Обстрелу подверглись также шахты, цистерны с горючим и портовые сооружения. Около 1000 немецких моряков были высажены на берег, но норвежский гарнизон отступил в горы. В 11:00, приняв на борт десант, немецкие корабли отошли от острова.

Через месяц «Тирпиц», стоявший в Каа-фиорде, был атакован и тяжело поврежден английскими сверхмалыми подводными лодками. Две из этих лодок должны были атаковать и «Шарнхорст», но линейного крейсера не оказалось на



якорной стоянке. «Шарнхорст» стоял у о. Аароу, готовясь к учебным зенитным стрельбам по мишени, буксируемой самолетом.

После выхода из строя «Тирпица» в составе немецкого соединения остались «Шарнхорст» и пять эсминцев.

Во второй половине 1943 г. немецкая армия на Восточном фронте оказалась в отчаянном положении. 20 декабря, получив сообщение о возобновлении союзных конвоев в Мурманске, Гитлер приказал бросить на союзные конвои «Шарнхорст». 22 декабря адмирал Дениц приказал временно командующему норвежским отрядом кораблей контр-адмиралу Эриху Бею находиться в трехчасовой готовности к выходу в море. В тот же самый день немецкий самолет-разведчик обнаружил в 400 милях от Тромсе конвой из 20 торговых судов и танкеров, идущий в охранении крейсеров и эсминцев. Конвой, снова обнаруженный через двое суток севернее Норвегии, явно направлялся в Советский Союз.

В первый день Рождества в 09:00 подводная лодка сообщила место конвоя, и адмирал Дениц приказал «Шарнхорсту» выйти в море, чтобы перехватить и уничтожить транспорты противника. Приказ главкома адмиралу Бею содержал следующие главные положения.

– Вы можете прервать бой по собственному усмотрению. Вы обязаны прервать бой в случае появления тяжелых кораблей противника.

– Надо искать любую возможность, чтобы атаковать противника всем отрядом. Однако огневая мощь «Шарнхорста» дает лучшие шансы для достижения успеха, и она должна быть использована в первую очередь. Эсминцы могут быть введены в бой позднее.



– Информировать о задаче все экипажи. Я полностью доверяю вашему наступательному духу.

Адмирал Бей планировал напасть на конвой 26 декабря в 10:00 при благоприятных условиях погоды и видимости, а также имея информацию о силах и планах противника.

В районе, где в это время года царствует ночь, отдавая шесть часов на сумерки и всего 40 минут на светлое время суток, для настоящего артиллерийского боя времени практически не было.

25 декабря в 19:00 «Шарнхорст», сопровождаемый пятью эсминцами, начал выходить из фиорда и около 23:00 оставил за кормой берега



*Контр-адмирал Эрих Бей на палубе «Шарнхорста»*



Норвегии. Адмирал Бей поддерживал постоянную связь с командованием военно-морской группы «Норд». В 03:19 ему был передан приказ: в случае плохой погоды отпустить эсминцы и действовать в одиночку. Английская разведка легко читала немецкие шифры, особенно в ходе именно этой операции. Поэтому практически в тоже самое время, когда адмирал Бей читал получаемые им приказы, английские адмиралы Фрезер и Барнетт читали их в переводе на английский язык.

26 декабря в 07:08 отряд немецких кораблей, находясь в 40 милях юго-западнее о. Медвежий, изменил курс, направляясь в ту точку, где, по их расчетам, на рассвете они надеялись перехватить конвой.

Впереди «Шарнхорста» шли эсминцы, создав линию завесы длиной 10 миль. Усилившийся шторм не давал эсминцам держаться на курсе. Их скорость упала до 10 узлов.

Идущий в Мурманск конвой прикрывали английские крейсера «Шеффилд», «Белфаст» и «Норфолк». Командовавший ими адмирал Барнетт расположил свои корабли так, чтобы постоянно находиться между конвоем и вероятным курсом подхода «Шарнхорста».

Между тем командующий английским флотом метрополии адмирал Фрезер, державший свой флаг на линкоре «Дюк оф Йорк», 23 декабря покинул Исландию, следуя под прикрытием крейсера «Ямайка» и четырех эсминцев. Соединение находилось в 270 милях западнее Норд Капа, когда командующий получил сообщение разведки («Ультра») о том, что «Шарнхорст» вышел на перехват конвоя. Адмирал Фрезер немедленно принял решение отрезать «Шарн-





хорст» от возможности возвращения в Норвегию. В 09:25 соединение адмирала Фрезера находилось в 125 милях юго-западнее места немецкого линейного крейсера, поддерживая постоянную связь с крейсерами адмирала Барнетта.

26 декабря в 08:40 радиолокаторы тяжелого крейсера «Белфаст» обнаружили «Шарнхорст» на расстоянии 33 000 м. Немецкий линейный крейсер находился примерно в 60 000 м от конвоя. На всех трех английских крейсерах следили за приближением «Шарнхорста», в то время как на самом «Шарнхорсте» ничего не знали об английских крейсерах, так как радиолокатор линейного крейсера был отключен по приказу адмирала Бея, чтобы минимизировать возможность обнаружения корабля англичанами.

В 09:21 сигнальщики крейсера «Шеффилд» визуально обнаружили «Шарнхорст» на дистанции 11 000 метров. Через три минуты «Белфаст» с расстояния 8600 м открыл огонь осветительными снарядами.

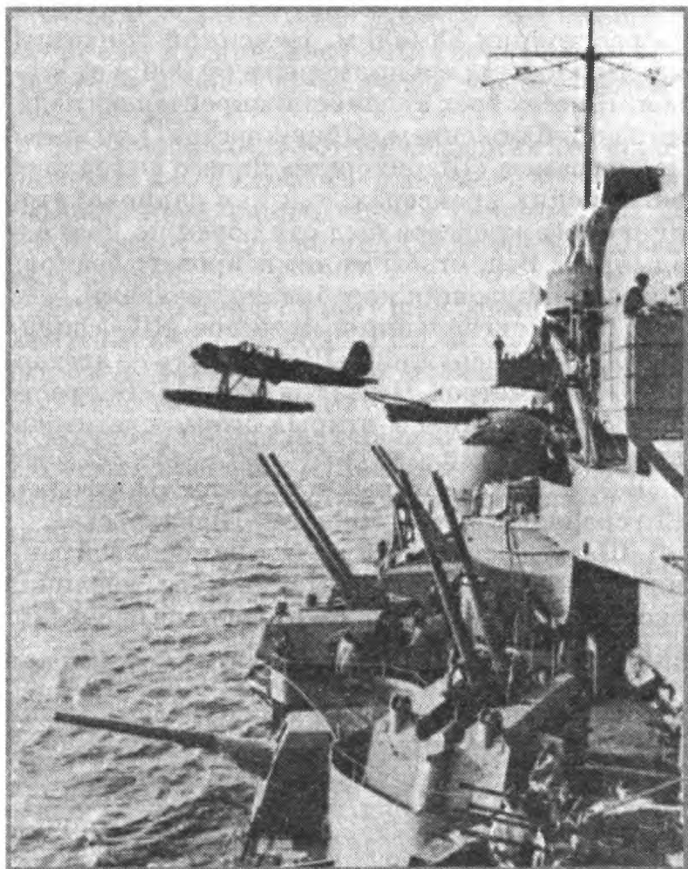
В 09:25 огонь открыл и крейсер «Норфолк». Его снаряды упали в 500 м от «Шарнхорста».

«Шарнхорст» ответил огнем из кормовой башни главного калибра, изменил курс, увеличив скорость до 30 узлов, чтобы оторваться от английских крейсеров.

В течение 20-минутного боя «Шарнхорст» получил два попадания 203-мм снарядами. Один снаряд попал в верхнюю палубу между носовой 150-мм артиллерийской установкой и торпедным аппаратом. Пробив палубу, снаряд, не разорвавшись, упал в жилом кубрике IX водонепроницаемого отсека, вызвав там небольшой пожар, который был быстро потушен.



Второй снаряд попал в носовой командно-дальномерный пост и, разорвавшись, выкосил осколками расчеты зенитных автоматов. Взрывом была уничтожена антенна носового радиолокатора, а осколками перебит весь личный состав носового поста РЛС. Радиолокационное слежение



*«Арадо-196» взлетает с катапульты «Шарнхорста»*



по курсу было сильно нарушено, поскольку кормовая РЛС имела в этом отношении лишь ограниченные возможности, имея угол обзора 60–80°. В отчаянной попытке оторваться от противника «Шарнхорст» несколько раз резко менял курс. В 09:55 адмирал Бей радировал, что ведет бой с английскими крейсерами, но через минуту ему все-таки удалось от них оторваться. Штормовое море не давало английским крейсерам развить скорость более 24 узлов. Имея преимущество в скорости на 4–6 узлов, «Шарнхорст» был способен уйти от преследования, продолжая поиск конвоя.

К 12:00 «Шарнхорст» находился северо-восточнее конвоя, а через пять минут «Белфаст» восстановил радиолокационный контакт с немецким рейдером. До 12:21 английские крейсера маневрировали, пытаясь сблизиться с противником. За это время они были обнаружены кормовым радиолокатором «Шарнхорста» и его сигнальщиками. Англичане стреляли осветительными снарядами, «Шарнхорст» отвечал огнем из носовых башен, а затем, сделав разворот, ввел в бой и кормовую башню. Этот разворот сорвал попытку английских эсминцев выйти на «Шарнхорст» в торпедную атаку.

В 12:23 крейсер «Норфолк» получил попадание в районе второй дымовой трубы. 283-мм снаряд попал с правого борта в кормовую надстройку и взорвался в помещении кормового радиолокационного поста, уничтожив там все оборудование, что лишило корабль возможности вести огонь радиолокационной наводкой. Второй снаряд ударил в барбет башни «Х», выведя ее из строя. Из предосторожности были затоплены боевые погреба этой башни.



Через несколько минут близко разорвавшийся снаряд засыпал крупными осколками крейсер «Шеффилд».

К 12:41 обстановка боя стала складываться явно не в пользу англичан, но «Шарнхорст» снова изменил курс и резко увеличил скорость. Адмирал Бей считал, что на этом курсе он сможет обойти крейсера Барнетта и прорваться к конвоем. На новом курсе «Шарнхорст» шел прямо навстречу линкору «Дюк оф Йорк», подходящему с юго-запада. Английские крейсера держались вне дальности огня «Шарнхорста», продолжая поддерживать с ним радиолокационный контакт и наводя на него «Дюк оф Йорк».

С германских эсминцев наблюдали вспышки осветительных снарядов во время утреннего боя, но они находились слишком далеко от «Шарнхорста». Адмирал Бей приказал эсминцам идти на северо-восток и соединиться с «Шарнхорстом». В 11:58, однако, он снова приказал эсминцам изменить курс на запад и произвести поиск конвоя. После этого никакой тактической координации между «Шарнхорстом» и его эсминцами не было. Эсминцы, сами не зная этого, около 18:00 прошли в 15 000 м южнее конвоя. И, наконец, в 13:43 адмирал Бей приказал им прекратить поиск и вернуться на базу. Выполняя этот приказ, немецкие эсминцы 27 декабря около 10:00 вернулись в Каа-фиорд. Их отсутствие в заключительной фазе боя у Норд Капа оказалось фатальным для «Шарнхорста».

Примерно в 13:15 адмирал Бей решил вернуться на базу, не желая больше участвовать в артиллерийских дуэлях с английскими крейсерами. Конвоя ему так и не удалось обнаружить. Не евшему с утра экипажу разрешили пообедать. Кор-



мовую РЛС выключили, чтобы не быть обнаруженными по ее работе.

Не зная этого, «Шарнхорст» шел прямо навстречу линкору «Дюк оф Йорк», крейсеру «Ямайка» и четырем эсминцам адмирала Фрезера, наводи-



*«Шарнхорст» готов к бою*



мых на него радиосообщениями английских крейсеров. «Шарнхорст», идя вслепую с поврежденной носовой РЛС и отключенной кормовой, шел прямо в ловушку, из которой не было выхода.

В 16:17 радиолокаторы линкора «Дюк оф Йорк» обнаружили немецкий линейный крейсер на дистанции 42500 м и продолжали следить за его движением до тех пор, пока расстояние не сократилось до дальности эффективного и точного артиллерийского огня.

В 16:43 адмирал Фрезер приказал крейсеру «Белфаст» осветить «Шарнхорст». В 16:47 «Белфаст» дал залп осветительными снарядами и, к большому удивлению англичан, они увидели, что башни главного калибра «Шарнхорста» повернуты по диаметральной плоскости!

В 16:50 «Дюк оф Йорк» дал первый залп по «Шарнхорсту» с расстояния 11000 метров.

В 16:52 с дистанции 12000 м открыл огонь крейсер «Ямайка», накрыв «Шарнхорст» третьим залпом. Хотя, казалось, что разорвавшиеся над ним осветительные снаряды застали немецкий корабль врасплох, он быстро открыл ответный огонь. Однако артиллерийская дуэль между «Шарнхорстом» и «Дюк оф Йорком» была очень неравной, поскольку 283-мм снаряды немецких орудий были не в состоянии пробить мощную броню английского линкора.

В 16:55 356-мм английский снаряд ударил в правый борт «Шарнхорста» напротив башни «Антон». Башню заклинило, механизмы горизонтальной и вертикальной наводки орудий вышли из строя.

Раскаленные осколки, проникнув в погреба башни «Антон», вызвали там пожар. Часть этих осколков, пробив противопожарную переборку,



вызвала пожар и в погребах башни «Бруно». Оба погреба были затоплены, но погреба башни «Бруно» были осушены так быстро, что это никак не отразилось на скорости ее огня. Личный состав погребов, работая по пояс в ледяной воде, продолжал подавать боезапас на орудия, одновременно перегружая заряды и снаряды в свободные от воды стеллажи.

Хотя одним попаданием снаряда на «Шарнхорсте» вышла из строя треть его орудий главного калибра, корабль продолжал вести бой и поддерживать скорость в 30 узлов.

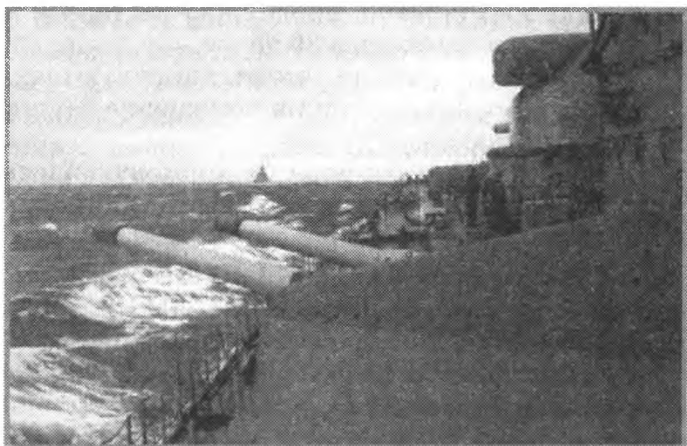
Второй снаряд повредил вентиляционную шахту башни «Бруно», заполнив помещение башни ядовитыми газами.

Следующий снаряд попал в кормовую часть правого борта напротив башни «Цезарь», пробил батарейную палубу, сделав в ней пробоину диаметром 0,5 м. Помещения, в которых разорвался этот снаряд, оказались затопленными и неосушенными. Осколками повредило оба гидросамолета и убило много людей на ближайших боевых постах.

Около 18:00 снаряд, попав в правый борт, пробил легкую броневую защиту верхней части цитадели и батарейную палубу, отрикошетил на нижнюю броневую палубу, пробил броневой стык над котлами и взорвался в котельном отделении № 1. Разрушения, нанесенные этим снарядом, были такими, что это попадание первоначально ошибочно было принято за торпедное. Были повреждены четыре котла, главная паровая магистраль прорвана в нескольких местах. Осколки снаряда пробиты двойное дно, вызвав затопление котельной почти до уровня пойл. Скорость «Шарнхорста» упала до 8 узлов, но группы борьбы за



живучесть действовали быстро, четко и эффективно. Быстро были задраены все водонепроницаемые двери и люки. В поврежденном котельном отделении отрезанными оказались 25 человек. Пар снова вскоре был поднят, и старший механик, позвонив на мостик, доложил, что он может дать скорость 22 узла, на что командир «Шарнхорста» капитан 1 ранга Гинтце ответил: «Браво! Так держать!»



*150-мм башня «Шарнхорста»*

«Шарнхорсту» удалось увеличить расстояние до 15 500–20 000 м и несколькими залпами накрыть «Дюк оф Йорк». Осколки зазвенели по бортам и надстройкам «Дюк оф Йорк», временно выведя из строя радиолокатор управления артиллерийским огнем и перебив одну из опор треногой мачты.

Артиллерийская дуэль продолжалась почти 90 минут, и «Шарнхорст» получил значитель-





ное число попаданий. Надстройки его были изрешечены осколками, а многие превращены в груды исковерканного железа прямым попаданием 152-, 203- и 356-мм снарядами. В разных частях корабля бушевали пожары, сопровождаемые взрывами. Сильный пожар возник в ангаре, где сгорели оба самолета. Почти все артиллерийские установки и торпедные аппараты левого борта были уничтожены или вышли из строя. Уцелевшие комендоры были уведены в укрытия. Часть их приняла участие в борьбе с пожарами.

В 17:30 две носовые 150-мм башни были уничтожены попаданием 356-мм снарядов. 150-мм башня правого борта была разбита, весь ее экипаж, включая и личный состав погребов, погиб. Башню левого борта сначала заклинило, а затем полностью вывело из строя.

Минер «Шарнхорста», невзирая на падающие вокруг тяжелые снаряды, сумел добраться до торпедного аппарата левого борта еще до того, как их вывело из строя, развернуть аппарат в сторону противника и выпустить в англичан две торпеды (третью заклинило в аппарате). Через мгновение осколок попал в заклиненную торпеду, — раздался взрыв, уничтоживший торпедный аппарат и доблестного минера.

Попаданием снаряда в полубак перебило якорь-цепь правого якоря. Якорь с остатком цепи упал в море.

В 18:42 «Дюк оф Йорк» прекратил огонь, дав 52 залпа, добившись 31 накрытия и, по меньшей мере, 13 попаданий.

Попадания этих снарядов, а также снарядов, выпущенных крейсерами, привели к большим потерям личного состава на «Шарнхорсте», осо-



бенно на боевых постах верхней палубы. Большая часть орудий вспомогательного калибра была уничтожена. «Шарнхорст», тем не менее, продолжал идти на высокой скорости, и адмирал Фрезер, опасаясь, что немецкий корабль сможет уйти, приказал эсминцам выйти на него в торпедную атаку. С уничтоженной артиллерией вспомогательных калибров немецкий линейный



*Английский линкор «Дюк оф Йорк» ведет огонь по «Шарнхорсту»*



крейсер был не в состоянии отразить такую атаку, и английским эсминцам удалось сблизиться с «Шарнхорстом» почти без противодействия с его стороны.

Эсминцы «Скорд» и «Скорпион» выпустили по «Шарнхорсту» 8 торпед в 18:50. «Шарнхорст» резко отвернул вправо, чтобы уклониться от торпед, но получил три (подтвержденных) попадания. Уклоняясь вправо, «Шарнхорст», кроме того, подставил свой борт идущим в атаку эсминцам «Севедж» и «Сомарец». Первый выпустил по немецкому кораблю 8 торпед.

Второй эсминец сблизился с «Шарнхорстом» на дистанцию 1600 метров, где попал под огонь каких-то уцелевших легких орудий правого борта линейного крейсера. Несколько снарядов попали в центральный автомат стрельбы под дальномерным постом, осколками пробило борта и надстройку. Скорость эсминца упала до 10 узлов, но он все-таки сумел выпустить в «Шарнхорст» четыре торпеды.

В результате попадания торпед скорость «Шарнхорста» упала до 12 узлов, хотя старший механик докладывал на мостик, что может держать скорость до 22 узлов.

«Дюк оф Йорк» в этот момент сблизился с «Шарнхорстом» на дистанцию 9100 м и открыл огонь прямой наводкой своих десяти 356-мм орудий.

К этому времени на «Шарнхорсте» две башни главного калибра были заклинены, а в третьей не хватало боеприпасов. Все имеющиеся в распоряжении люди (главным образом, комендоры орудий вспомогательного калибра) были брошены на перегрузку снарядов из башни «Бруно» в башню «Цезарь», и через несколько минут кормовая башня возобновила огонь.



По мере затопления внутренних помещений скорость у «Шарнхорста» продолжала падать и вскоре составляла всего 5 узлов. Корабль начал плохо слушаться руля. Из опыта потопления «Бисмарка» англичане знали, что одним артиллерийским огнем немецкий линкор невозможно отправить на дно, а потому адмирал Фрезер приказал добить «Шарнхорст» еще одной торпедной атакой.

В 19:55 крейсер Ямайка, сделавший по «Шарнхорсту» 22 полных бортовых залпа, выпустил по нему три торпеды.

Через три минуты в «Шарнхорст» выпустил три торпеды крейсер «Белфаст». Развернувшись, «Белфаст» выпустил по «Шарнхорсту» еще три торпеды, сблизившись с противником на дистанцию 3500 м. В темноте и дыму невозможно было фиксировать попадания. Крейсера отошли, но в новую торпедную атаку были брошены эсминцы.

В 19:33 эсминец «Мушкетер», сблизившись с «Шарнхорстом» на 900 м, выпустил в него веер из четырех торпед. Через минуту то же самое сделал эсминец «Мэтчлис». Эсминец «Оппортьюн» выпустил торпеды с расстояния 2300 м, и его сигнальщики ясно видели два попадания в правый борт «Шарнхорста» между мачтой и трубой. Но поскольку «Шарнхорст» к этому времени уже очень глубоко сидел в воде, попадание торпед, видимо, пришлось на броневой пояс и произвело мало эффекта.

В 19:34 эсминец «Вираго» выпустил в «Шарнхорст» семь торпед с расстояния 2000 м.

Когда эсминцы завершили свои атаки, «Шарнхорст», потеряв почти полностью ход, вздымался на штормовых волнах, окутанный густыми



клубами дыма и пара, через которые пробивались языки пламени.

Около 19:00 командир «Шарнхорста» капитан 1 ранга Гинтце приказал уничтожить секретные документы. Когда все другие орудия были выведены из строя, командир обратился к экипажу 150-мм башни № 4: «...все зависит от вас».

«Шарнхорст» кренился на правый борт и оседал носом. Неповрежденным оставался только единственный 20-мм зенитный автомат на крыше башни «Бруно». 150-мм башня № 4 вела огонь до тех пор, пока из-за крена не заклинило снарядный элеватор.



*Спасенные моряки с «Шарнхорста»  
на английском крейсере «Ямайка»*

К 19:40 крен «Шарнхорста» достиг критической точки, а нос целиком погрузился в воду.

В 19:45 носовая часть корабля стала уходить под воду, приподнимая корму с медленно вращающимися винтами. В этот момент над местом боя зажглось яркое северное сияние. Из-под воды слышались какие-то резкие скрежещущие звуки.



Из 1968 офицеров и матросов, находившихся на борту «Шарнхорста», спаслись только 36 человек.

Когда корабль стал уходить в воду, контр-адмирал Бей и капитан 1 ранга Гинтце застрелились.

Адмирал Фрезер был глубоко потрясен героическими действиями экипажа «Шарнхорста».

Поздно вечером того же дня адмирал обратился к офицерам «Дюк оф Йорк»: «Джентльмены, бой с “Шарнхорстом” завершился нашей победой. Я надеюсь, что любой из вас, кому придется командовать кораблем в бою с противником, во много раз превосходящим силу вашего корабля, будет командовать столь же доблестно, как сегодня командовали “Шарнхорстом”».

При возвращении в Скапа-Флоу линкор «Дюк оф Йорк» еще раз прошел через место, где затонул «Шарнхорст». В свинцовые волны с английского линкора был сброшен венок хризантем. Морозный воздух разорвал гром артиллерийского салюта.



## ЗЛОЙ РОК «ШАРНХОРСТА»

Немецкие моряки хотя и были патриотами, но не были идиотами. Они в один голос утверждали, что линейный корабль «Шарнхорст» был воплощением темных сил и поклялся погубить всех моряков, которые плавали на нем. И моряки избегали этого линкора как чумы.

А «Шарнхорст» был могучим линкором. Его боевая мощь была закована в 40 000 тонн стали и брони. Гитлеровские инженеры сделали все, чтобы этот корабль стал первоклассным. Они дали ему скорость, на которой он мог свободно уходить от тяжелых английских дредноутов. Они вооружили его орудиями, которые могли поражать цели за горизонтом. Они оборудовали его мощной электроникой, чтобы он мог обнаружить противника прежде, чем тот обнаружит его.

Но первые признаки чего-то зловещего стали проявляться еще в процессе постройки линкора. Задолго до спуска на воду «Шарнхорст», стоя на стапеле, неожиданно завалился на борт. В грохоте деформирующихся конструкций, в треске ломающихся опор и строительных лесов недостроенный линкор лег на борт, раздавив 61 рабочего и ранив 110 других. Три месяца ушло на подъем линкора обратно на стапель, и именно тогда среди рабочих завода пошел слух, что это не корабль, а заколдованный монстр, который принесет несча-



стье всем, кто будет иметь с ним дело. А ведь мы-то знаем, что именно так оно и было!

Наконец наступил день спуска «Шарнхорста» на воду. Утром на церемонию спуска прибыл сам Гитлер в окружении нацистских руководителей: Геринга, Гимлера, Гейдриха, Гесса и Деница. Они хотели превратить церемонию спуска линкора на воду в крупную демонстрацию силы, дабы показать своим притихшим соседям способности Рейха в создании нового смертоносного оружия. Высшие руководители Германии собрались на заводе все, но самого «Шарнхорста» уже на стапеле не было! Ночью «Шарнхорст» спустился на воду сам, оборвав крепления и обломав опоры. Сойдя на воду, линкор своим могучим корпусом перевернул и утопил несколько барж, убив при этом еще два десятка человек. Чтобы скрыть правду, нацисты официально объявили, что «Шарнхорст» был спущен на воду ночью из-за секретности новых спусковых систем.

После захвата Данцига нацисты отсняли документальный фильм, показывающий, как могучие орудия «Шарнхорста» выплевывают сотни тонн смертоносного металла, стирая с лица земли беззащитный порт. Но никто, смотря этот фильм, тогда не знал, что во время бомбардировки Данцига «Шарнхорст» убил взрывом полузаряда в одной из башен 9 своих моряков и задушил 12 комендоров в другой башне, выведя из строя вентиляционную систему.

При штурме Осло «Шарнхорст» подтвердил свою зловещую репутацию. Накрытый огнем норвежских береговых батарей, объятый пламенем, «Шарнхорст» был выведен из боя на буксире линкора «Гнейзенау» и малой скоростью отправился обратно в Германию, днем прячась по





фиордам от союзных бомбардировщиков и идя по ночам, прижимаясь к берегу. Глубокой ночью линкор вошел в устье Эльбы, направляясь к доку завода. По совершенно необъяснимым причинам радары «Шарнхорста» не увидели в темноте приближения к линкору одного из крупнейших лайнеров в мире. Правда, вахтенные сигнальщики успели дать тревогу, но было уже поздно. Через мгновение все находящиеся на мостике были убиты в столкновении «Шарнхорста» с лайнером «Бремен», который, затонув, провел остаток войны на илистом дне устья Эльбы, служа отличным ориентиром и целью для союзных бомбардировщиков.

Когда «Шарнхорст» закончил ремонт, звезда Гитлера уже стала закатываться. Гигантский «Бисмарк» уже был потоплен кораблями и самолетами англичан. Изуродованный бомбами и торпедами, «Тирпиц» стоял, ожидая своего конца в одном из норвежских фиордов. У Гитлера уже не было выхода, кроме как отправить в бой «Шарнхорст», не считаясь с его мрачной славой.

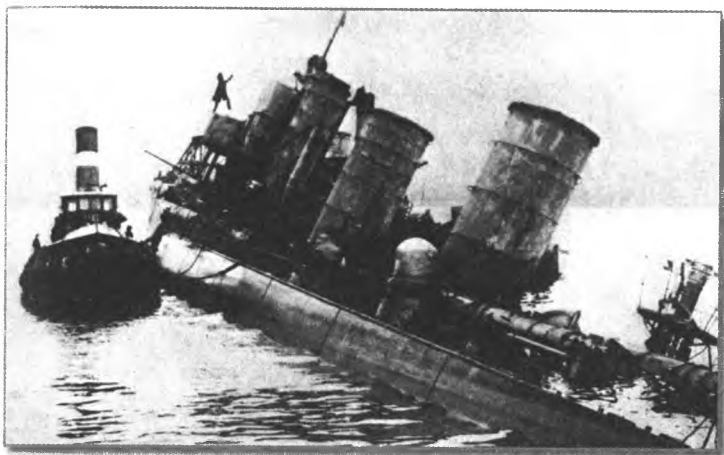
Снова линкор глубокой ночью проскользнул через устье Эльбы, обойдя разбитый бомбами корпус «Бремена». Под прикрытием темноты «Шарнхорст» шел на север вдоль Норвежского побережья, чтобы напасть на союзный конвой в Баренцевом море.

И, может быть, будь на месте «Шарнхорста» другой корабль, это бы удалось. Но та же темнота, что укрыла «Шарнхорст» от английских самолетов, укрыла от него самого разбитый английский сторожевик, который с парализованными машинами пронесся по воле волн всего в нескольких сотнях метров от немецкого линкора. Со сторожевика полетела радиограмма, и уже через

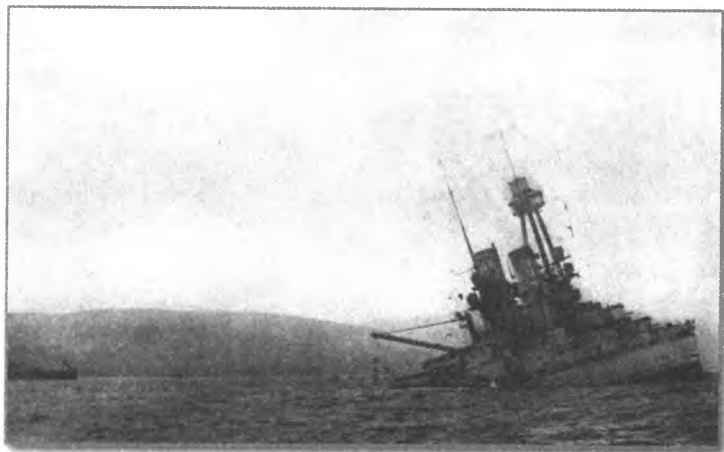


несколько минут английский флот полным ходом пошел на перехват «Шарнхорста». Однако «Шарнхорст» был слишком быстроходным для своих неуклюжих противников. Обменявшись с англичанами несколькими залпами, «Шарнхорст» скрылся в темноте. Когда крошечная тьма уже поглотила немецкий линкор, англичане наудачу дали залп с 16 000 метров, и несчастный «Шарнхорст» оказался прямо на пути многих тысяч тонн тяжелых снарядов. Попадания следовали одно за другим, и разбитый «Шарнхорст», перевернувшись, отправился на дно. «Шарнхорст» выполнил свой обет погубить весь экипаж. Большинство моряков пошло на дно вместе с ним, а кто успел прыгнуть за борт, быстро погиб в ледяной воде. Однако двоим морякам каким-то чудом удалось достигнуть берега на утлом резиновом плоту. Они были обнаружены там через несколько месяцев – мертвые, погибнув от взрыва своего аварийного бензинового обогревателя. Им удалось избежать гибели от английских снарядов и от бурного арктического моря, но они были обречены, поскольку «Шарнхорст» поклялся погубить весь свой экипаж, и он выполнил свой обет.

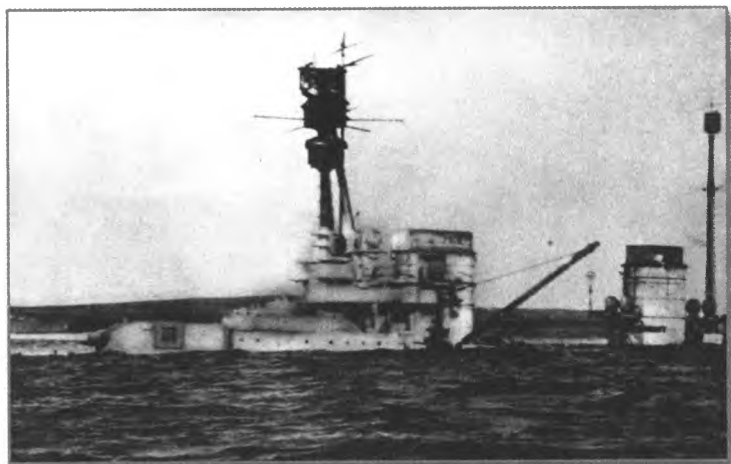
*Из книги Фрэнка Эдвардса  
«Необъяснимое наукой»*



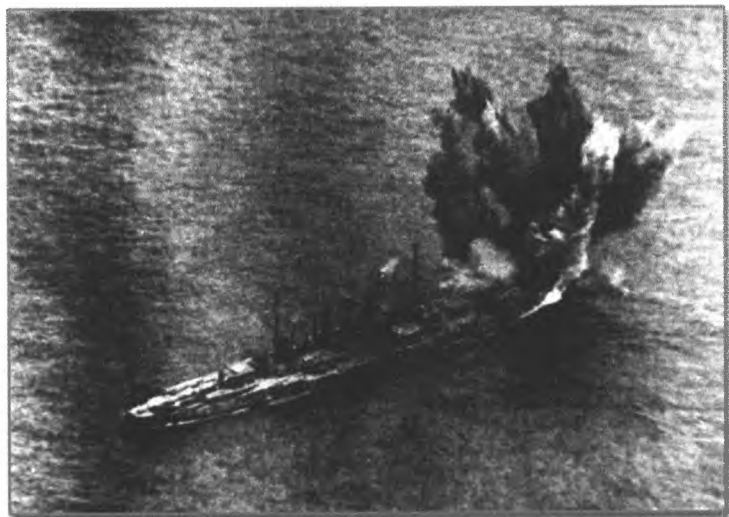
*Спасение германского эсминца «G-102» после подрыва на русской мине*



*Германский линкор «Байерн» погружается кормой в Скапа-Флоу*



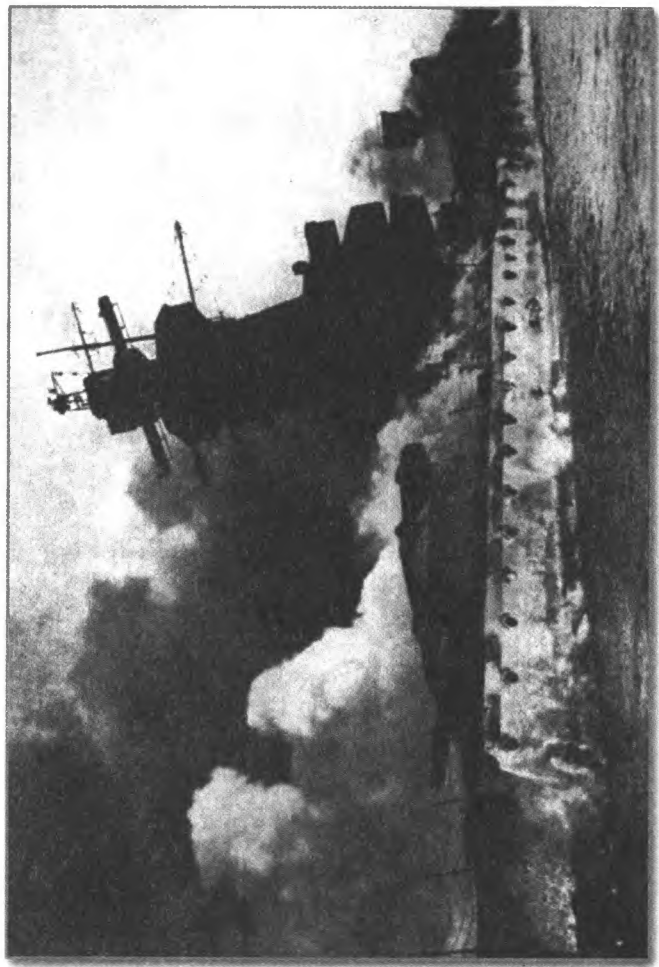
*Полузатонувший линейный крейсер «Гинденбург».  
Видны: башня «Бруно», мостик и трубы*



*Линейный корабль «Остфризланд»  
под американскими бомбами*



*Гибель линкора «Бисмарк» с картины К. Тёрнера*



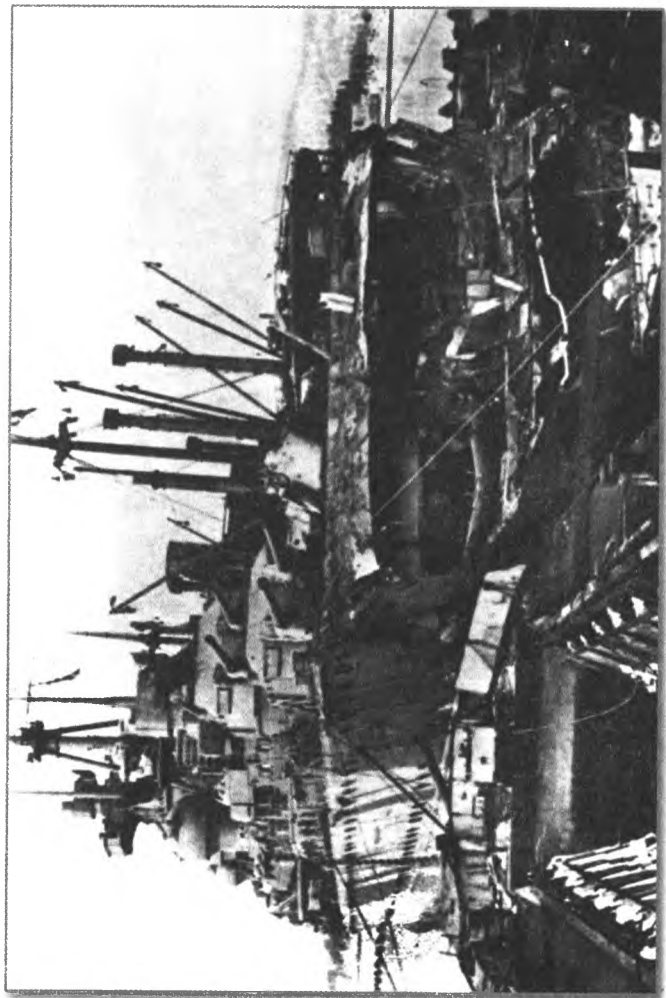
*Карманный линкор «Адмирал Граф Шпее», полузатопленный  
и подоженный своей командой*



*Остатки эсминца «Z.2» («Георг Тиле»)*



*Остатки эсминца «Z.18» («Ганс Людеманн»)  
в Ромбакенфиорде. Снимок 1943 г.*

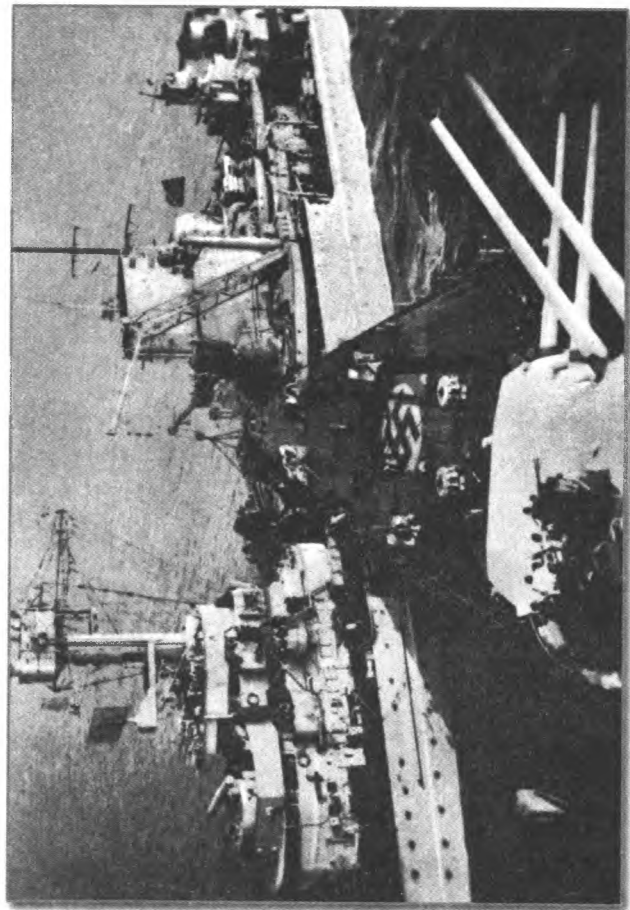


*Поврежденная корма крейсера «Принц Ойген». Снимок сделан 3 марта 1942 г.*





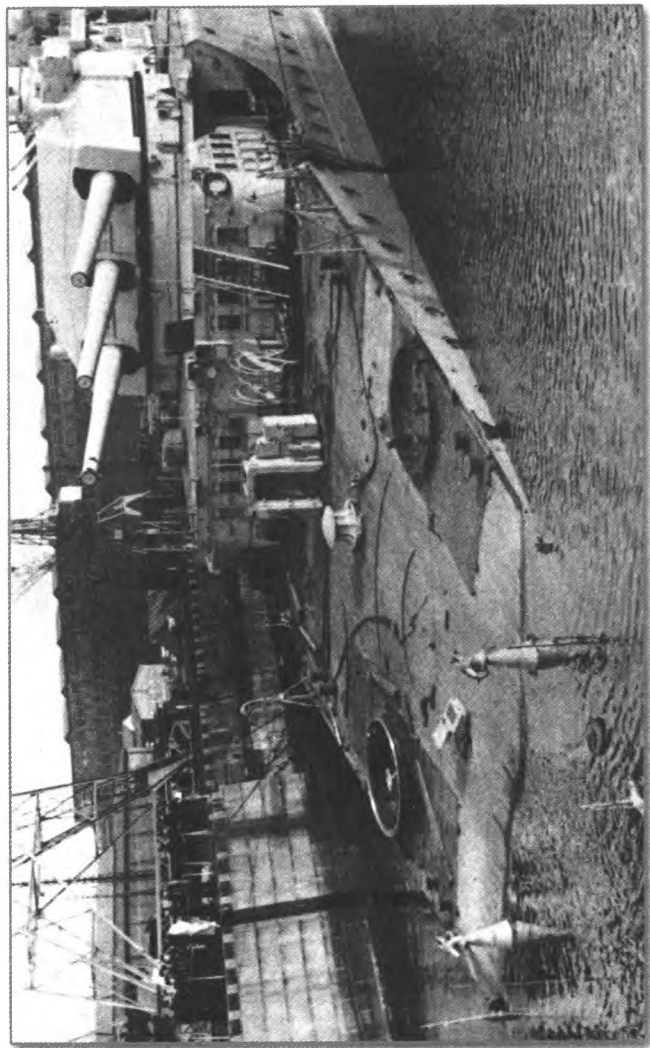
*Захваченная американскими моряками германская  
подводная лодка «U-505». Снимок 1944 г.*



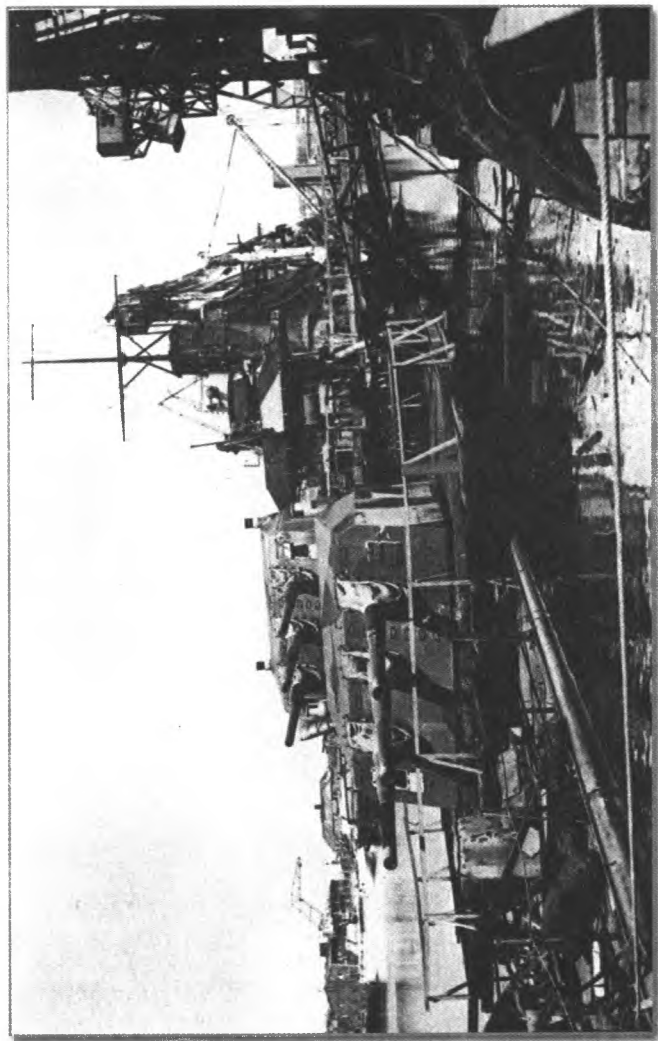
*Столкновение крейсеров «Принц Ойген» и «Лейпциг» в Данцигской бухте  
15 октября 1944 г. Корабли удалось развести только через 14 часов*



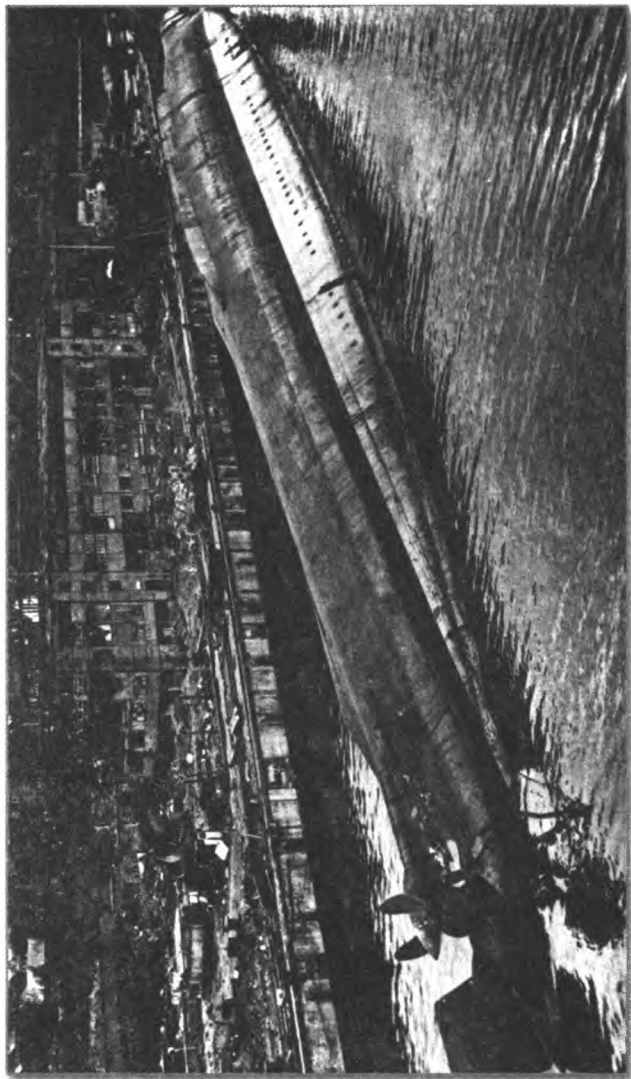
*Возвращение подводной лодки «U-333» из боевого похода,  
в котором она была трижды таранена*



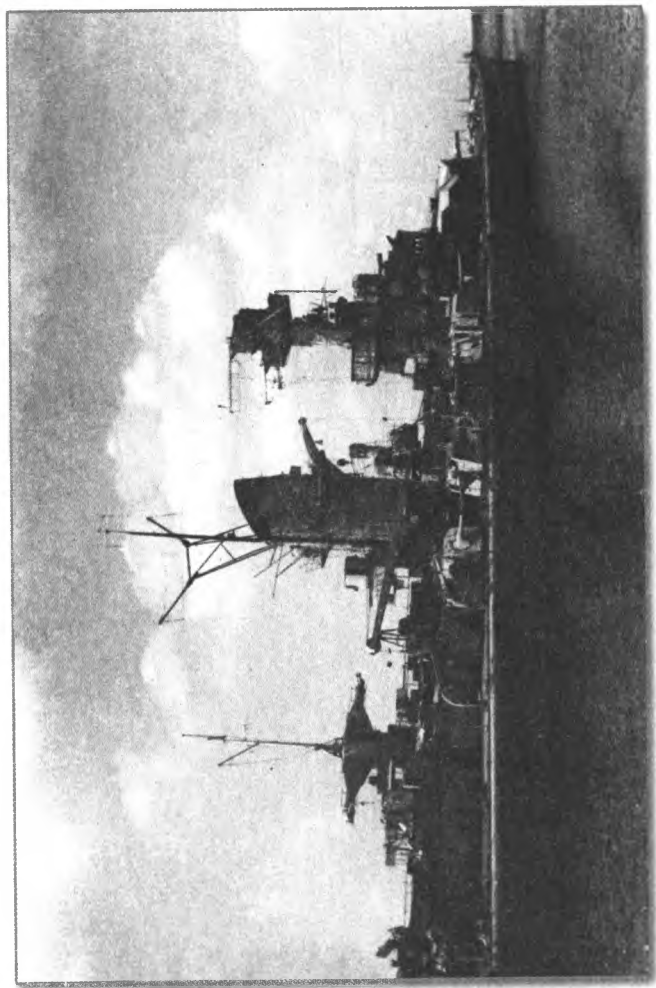
*Тяжелый крейсер «Лютцов» (ex-«Дойчланд») в Киле после попадания торпеды  
с английской подводной лодки «Спирфийш»*



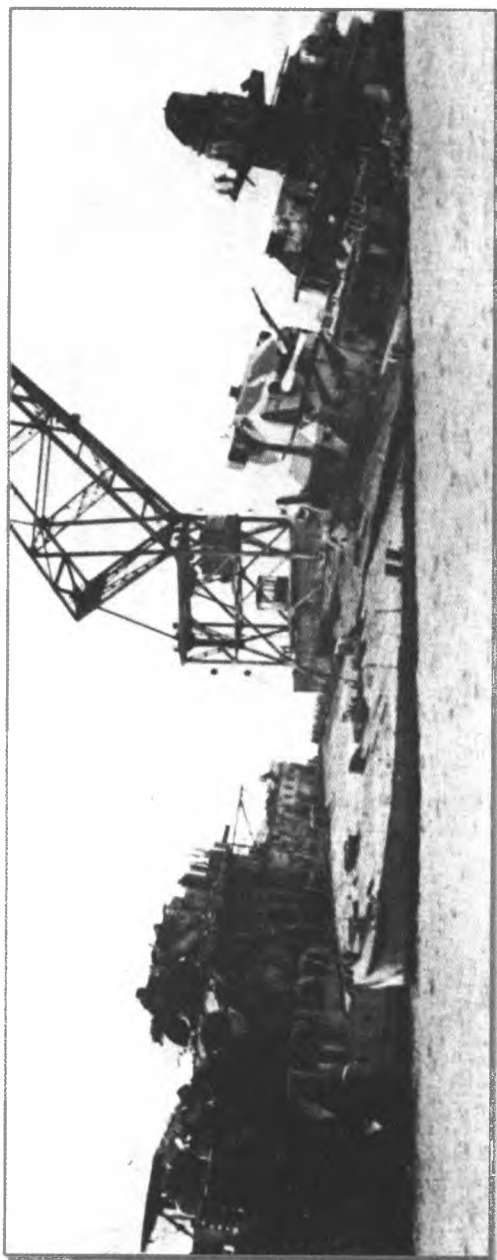
*Легкий крейсер «Кёльн», потопленный английской авиацией 3 марта 1945 г.  
в Вильгельмсгафене*



Тяжелый крейсер «Адмирал Шерр» в Киле, потопленный английскими «Теллбоями»  
9 апреля 1945 г.

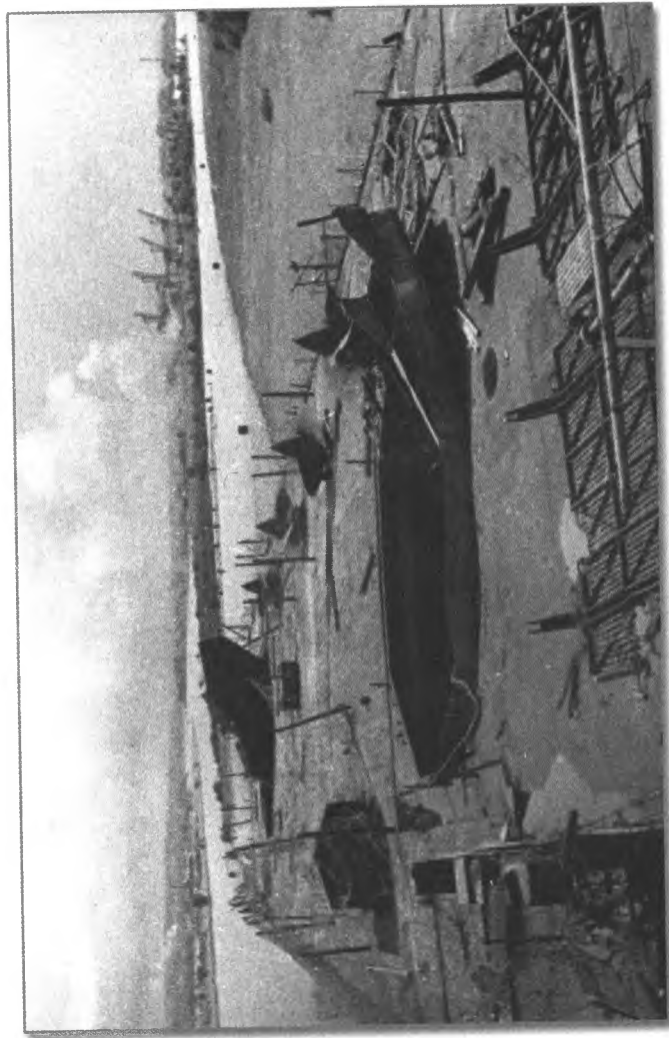


Тяжелый крейсер «Лютцов», затопленный 4 мая 1945 г. в Свинемюнде



Тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», потопленный английской авиацией.  
Слева видны остатки разбитого крейсера «Эмден»





*Палуба недостроенного авианосца «Граф Цеппелин» после подрыва своей командой*



*Захваченные советской армией отсеки немецких подводных лодок*



*Полузатопленные немецкие подводные лодки у побережья Германии в 1945 г, после капитуляции*



## ПРОЩАЙ, КИЛЬВАТЕРНЫЙ СТРОЙ!

### *Судьбы кораблей Кайзер и Кригсмарине*

**Тип:** «Бранденбург»

«КУРФЮРСТ ФРИДРИХ ВИЛЬГЕЛЬМ» – заложен 30.06.1891 г., 10502 т, передан Турции 12.09.10 г.

«БРАНДЕНБУРГ» – заложен 21.09.1891 г., 10502 т, продан на слом 13.05.1919 г.

«ВАЙССЕНБУРГ» – заложен 14.12.1891 г., 10502 т, передан Турции 12.09.1910 г.

«ВЕРТ» – заложен 06.08.1892 г., 10502 т, продан на слом 13.05.1919 г.

По вводу в строй броненосцы сформировали 1-ю дивизию 1-й эскадры и были направлены в Китай во время боксерского восстания 1900 года.

В 1902–1904 гг. на них поставили новые котлы и сняли тяжелые боевые марсы. В 1910 г. два броненосца, имеющие защиту из никелевой стали, были проданы Турции и переименованы в «Хайреддин Барбаросса» и «Торгуд Рейс». Первый был торпедирован и потоплен английской подлодкой Е-11 в Дарданеллах 8 августа 1915 г., второй стал учебным кораблем в 1924 г. и был разрезан в 1938 г. Два оставшихся служили в береговой обороне, затем – плавказармами. Планы перестройки «Бранденбурга» в корабль-цель не были осуществлены. Оба были исключены из списков 13 мая 1919 г. и разобраны.



**Тип: «Кайзер»**

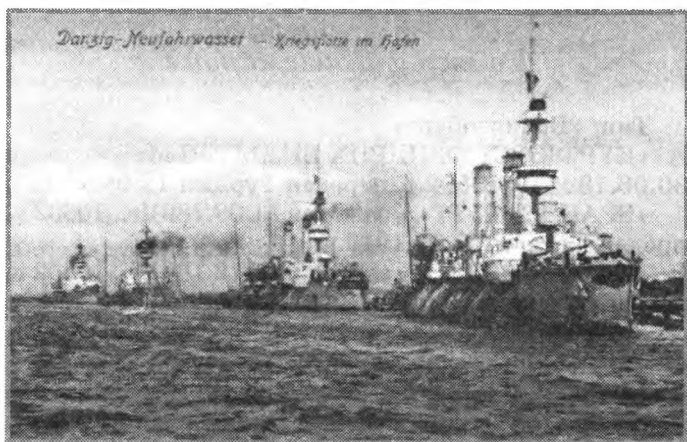
«КАЙЗЕР ФРИДРИХ III» – заложен 31.07. 1896 г.,  
11590 т, продан на слом 06.12.1919 г.

«КАЙЗЕР ВИЛЬГЕЛЬМ II» – заложен 14.09. 1897 г.,  
11590 т, продан на слом 06.12.1919 г.

«КАЙЗЕР ВИЛЬГЕЛЬМ ДЕР ГРОССЕ» – заложен  
01.06.1899 г., продан на слом 17.03.1921 г.

«КАЙЗЕР КАРЛ ДЕР ГРОССЕ» – заложен  
18.10.1899 г., продан на слом 06.12.1919 г.

«КАЙЗЕР БАРБАРОССА» – заложен 21.04.1900 г.,  
продан на слом 06.12.1919 г.



*Броненосцы молодого германского флота  
в кильватерном строю*

Имели 240-мм артиллерию, которая была выбрана из-за скорострельности артустановок (3 выстрела в минуту вместо 1-го из 280-мм). При вводе в строй сформировали 1-ю эскадру флота Фатерланда. Через 10 лет, по мере ввода в строй новых кораблей, организованы в 3-ю эскадру Флота Открытого Моря, которая перед войной находилась в резерве. В 1914 г. корабли были мобилизованы в составе 5-й эскадры. В феврале 1915 г. эскадра была выведена из строя.



«Кайзер Барбаросса», «Кайзер Фридрих III» и «Кайзер Карл дер Гроссе» служили плавучими тюрьмами, «Кайзер Вильгельм II» – штабным кораблем главкома флота открытого моря, а «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» – торпедно-учебным кораблем. Все разобраны в 1920 г.

**Тип:** «Виттельсбах»

«ВИТТЕЛЬСБАХ» – заложен 03.07.1900 г., 12596 т, продан на слом 08.03.1921 г.

«ВЕТТИН» – заложен 06.06.1901 г., продан на слом 11.03.1920 г.

«ЦАРИНГЕН» – заложен 12.06.1901 г., потоплен 18.12.1944 г.

«ШВАБЕН» – заложен 19.08.1901 г., продан на слом 08.03.1921 г.

«МЕКЛЕНБУРГ» – заложен 09.11.1901 г., продан на слом 25.01.1920 г.

В годы войны эти корабли сформировали 4-ю эскадру, но вскоре были выведены из строя из-за сильной уязвимости. В 1916 г. они использовались как учебные суда, а «Макленбург» стал плавтюрьмой. «Швабен» и «Виттельсбах» были в 1919 г. переоборудованы в плавбазы прибрежных тральщиков типа I. Все были разобраны в начале 20-х гг., исключая «Царинген», который был переоборудован в радиоуправляемую цель в 1926–27 гг. Корабль был потоплен английской авиацией 18 декабря 1944 г. в Готенгафене и был разрезан в 1949–50 гг.

**Тип:** «Брауншвейг»

«БРАУНШВЕЙГ» – заложен 20.12.1902 г., 14167 т, продан на слом 31.03.1931 г.

«ЭЛЬЗАС» – заложен 26.05.1903 г., 14167 т, продан на слом 31.03.1931 г.

«ГЕССЕН» – заложен 18.09.1903 г., передан СССР в 1946 г.

«ПРОЙССЕН» – заложен 30.10.1903 г., продан на слом 05.04.1929 г.



«ЛОТРИНГЕН» – заложен 27.05.1904 г., продан на слом 31.03.1931 г.

В годы войны корабли сформировали 4-ю эскадру, которая в 1915 г. находилась на Балтике. Из-за нехватки личного состава, переданного на другие корабли, 4-я эскадра могла нести лишь сторожевую службу у портов. Позднее с кораблей сняли всю вспомогательную артиллерию и большую часть 88-мм зениток. После войны все пять входили в состав Рейхсмарине. «Лотринген» и «Пройссен» были переоборудованы в плавбазы для тральщиков типа F, но вскоре выведены в резерв.

«Пройссен» был разобран в 1931 г., исключая 63 м секции на миделе, которая была сохранена для учебных взрывов и прозвана «Фиркант». «Лотринген», «Брауншвейг» и «Эльзас» были проданы на слом 31 марта 1931 г. На «Гессене» были поставлены новые котлы, и он переоборудован в радиоуправляемую цель. В 1946 г. он был передан СССР и переименован в «Цель». Разобран в 1960 г.

**Тип:** «Дойчланд»

«ДОЙЧЛАНД» – заложен 19.11.1904 г., 13994 т, продан на слом 1920–22 гг.

«ГАННОВЕР» – заложен 29.09.1905 г., продан на слом 1944–46 гг.

«ПОММЕРН» – заложен 02.12.1905 г., потоплен 01.06.1916 г.

«ШЛИЗЕН» – заложен 28.05.1906 г., затоплен 05.05.1945 г.

«ШЛЕЗВИГ-ГОЛЬШТЕЙН» – заложен 07.12.1906 г., потоплен 18.12.1944 г.

Эти корабли были последними немецкими додредноутами и очень напоминали корабли предыдущего типа «Брауншвейг».

Они были построены в период, когда проект дредноутов был уже ясно виден, и постройка этих кораблей резко критиковалась. Причина, по которой фон Тирпиц настоял на их постройке, заключалась в том,



что будущее поколение немецких кораблей требовало значительного расширения канала Кайзера Вильгельма, что, в свою очередь, требовало расходов из военно-морского бюджета.

В годы войны эти корабли сформировали 2-ю эскадру, которая приняла участие в Ютландском бою, где «Поммерн» и был потоплен. Из-за своей старости и уязвимости эти корабли были выведены из состава Флота Открытого моря в конце 1916 г., а 15 августа 1917 г. — из боевой службы. «Дойчланд» служил плавказармой в Вильгельмсгафене, где был исключен из списков 25 января 1920 г. и разобран в 1920–22 гг. «Ганновер» служил блокшивом в Датском проливе, был исключен из списков в 1935 г. Планируемое переоборудование корабля в радиоуправляемую цель не было совершено, и он был разобран в 1944–45 гг. в Бременгафене. «Поммерн» был торпедирован и потоплен в Ютландском бою 12-й флотилией английских эсминцев.

«Шлизен» служил учебным кораблем в Киле в 1917 г. и учебным судном кадет в 1918 г. В 1936 г. корабль был модернизирован, оборудован новыми котлами и частично перевооружен, после чего продолжал служить учебным кораблем для кадет. В течение последних недель Второй мировой войны он был снова модернизирован с установкой новой артиллерии. Возвращаясь после бомбардировки побережья в Восточной Пруссии, он подорвался на mine и выбросился на берег Свинемюнде, чтобы не затонуть.

4 мая 1945 г. был взорван экипажем, а останки разобраны в 1949–56 гг.

«Шлезвиг-Гольштейн» был плавказармой в Киле, а с 1918 г. вошел в состав Рейхсмарине. В 1932 г. был модернизирован и служил учебным кораблем для кадет. Он совершил первые выстрелы во Второй мировой войне 1 сентября 1939 г. по небольшой польской крепости Вастерплатте вблизи Данцига. 18 декабря 1944 г. во время ремонта в Готенгафене получил попадания английских бомб и выбросился на берег.



21 марта 1945 г. был взорван экипажем. Останки разобраны в течение 1950–56 гг.

«НАССАУ» – Вильгельмсгафен – (заложен 22.07.1907) – (спущен 07.03.1908) – (введен в строй 03.05.1910) – 1921 г.

«ВЕСТФАЛЕН» – Везер, Бремен – (12.08.1907) – (01.07.1908) – (03.05.1910) – 1924 г.

«РЕЙНЛАНД» – Вулкан, Штеттин – (01.06.1907) – (26.09.1908) – (21.09.1910) – 1921 г.

«ПОЗЕН» – Германиаверфь, Киль – (11.06.1907) – (12.12.1908) – (21.09.1910) – 1922 г.

**Водоизмещение:** 18570/21000 т.

**Главные размерения:** 137,7/146,1×26,9×8,08 м.

**Скорость:** 19,5 узла/22000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая броня и боевая рубка, 280-мм башенная броня. 12–280/45-мм, 12–150-мм, 16–88-мм, 6–450-мм ТАп.

**Экипаж:** 1008–1124–1139 человек.

Первые немецкие дредноуты, построенные по программе 1906–08 гг. Испытания были продолжительными. Даты ввода в строй: «Нассау» – 1 октября 1909 г., «Вестфален» – 16 ноября 1909 г., «Рейнланд» – 30 апреля 1910 г., «Позен» – 31 мая 1910 г. На мерной миле все показывали 20–20,2 узла.

«Нассау», служивший в последний период войны как самый старый боевой корабль в соединении флота, сначала не находился в списке кораблей, передаваемых вражеским государствам. Только после самозатопления немецкого флота в бухте Скапа-Флоу требования Антанты коснулись и его. Он был передан Японии как корабль «В», а оттуда непосредственно продан британской фирме. Она, в свою очередь, переправила корабль в июне 1920 г. в Дордрехт, где он и был пущен на слом.

«Рейнланд» сел на мель при скорости 15 узлов 11 апреля 1918 г. у Лагскара. Потребовалось снять с корабля 6000 тонн, включая все орудия и поясную броню, прежде чем он смог сняться и вернуться в Киль,





где так и не был отремонтирован. 4.10.1918 г. он был вычеркнут из списков кораблей действующего флота. По требованию держав-победительниц был продан на слом в Дордрехт, переправлен туда 29.07.1919 г., где и разобран до 1921 г.

«Вестфален», участвуя в прорыве Флота Открытого моря в Северное море, получил 19 августа 1916 г. торпеду с английской лодки Е-23 и принял 800 тонн воды, но смог вернуться на базу на 14 узлах. Ремонт продолжался до 26.09.1916 г. на Кайзеровской верфи Вильгельмсгафен. Позже был выведен из состава Флота Открытого моря и переоборудован в артиллерийский учебный корабль.

5.11.1918 г. был вычеркнут из списков кораблей, а в августе 1920 г., по требованию Англии, переправлен в Биркенхад, где разбирался до 1924 г. «Позен» разбирался в Дордрехте до 1922 г.

«ГЕЛЬГОЛАНД» – Ховальдсверке, Киль – (24.12.1908) – (25.09.1909) – (19.12.1911) – 1924 г.

«ОСТФРИЗЛАНД» – Вильгельмсгафен, Кайзерверфь – (19.10.1908) – (30.09.1909) – (15.09.1911) – потоплен как цель 21.07.1921 г.

«ТЮРИНГЕН» – Везер, Бремен – (07.11.1908) – (27.11.1909) – (10.09.1911) – 1923 г.

«ОЛЬДЕНБУРГ» – Шихау, Данциг – (01.03.1909) – (30.06.1910) – (01.07.1912) – 1921 г.

**Водоизмещение:** 22440/25200 т.

**Главные размерения:** 167,2×28,5×8,2/9 м.

**Скорость:** 20,3 узла /28000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая броня, 305-мм башни имеют 300-мм броню. 12–305/50-мм, 14–150/45-мм, 14–88-мм, 6–500-мм ТАп.

**Экипаж:** 1113–1284–1390 человек.

Построенные по программе 1908–09 гг. («Ольденбург» – в 1910 г.), эти корабли были значительным улучшением типа «Нассау». Испытания начали: «Гельголанд» – 23 августа 1911 г., «Остфризланд» – 1 августа 1911 г., «Тюринген» – 1 июля 1911 г., «Оль-



денбург» – 1 мая 1912 г. На мерной миле он показывал 20,8–21,3 узла. «Ольденбург» был самым быстроходным. Единственное серьезное повреждение было у «Ольденбурга», когда тот, участвуя в сражении у Скагеррака, подорвался на mine 1 июня 1916 г. Удар пришелся с правого борта под носовой бортовой башней. Корабль продолжал идти на 15 узлах, но скорость снизилась до 10 узлов, когда увеличилась течь из-за резкого поворота уклонения от воображаемой подводной лодки.

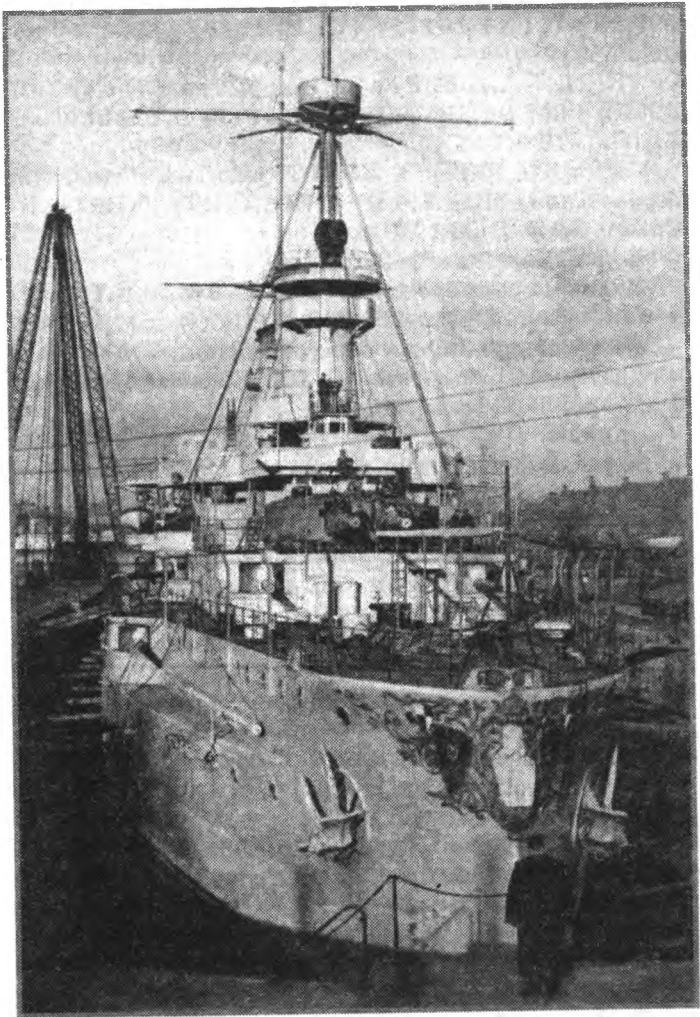
В результате корабль находился на ремонте в Вильгельмсгафене до 15.07.1916 г. 5.11.1918 г. был вычеркнут из списков, в мае 1920 г. передан Японии, а затем продан британской фирме. Разобран в 1921 г. в Дордрехте (Нидерланды). «Гельголанд» был передан в августе Великобритании и разобран в Морекамбе в 1924 г. «Тюринген» был передан в апреле 1920 г. Франции и переправлен в Шербур.

Использовался как корабль-цель. Разобран в течение 1923–24 гг. «Остфризланд» был передан в апреле 1920 г. США и вышел в Розайт, где использовался как корабль-цель. Первая воздушная учебная атака состоялась 20.7.1921 г.: 69 бомб весом от 115 до 1000 кг. Корабль получил 13 попаданий. Вторая атака была 11.07.1921 г.: одиннадцать 500-килограммовых бомб. «Остфризланд» получил 3 прямых попадания, не был тяжело поврежден, но тем не менее через 4 ч осел носом на 1 м и на корму на 0,3 м.

Следующие шесть 1000-килограммовых бомб не достигли прямых попаданий, только разрывы вблизи цели, один из которых пришелся прямо у борта корабля. Через 10 минут он затонул.

«КАЙЗЕР» – Кайзерверфь, Киль – заложен 12.1909 – (22.03.1911) – (07.12.1912) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«ФРИДРИХ ДЕР ГРОССЕ» – Вулкан, Гамбург – (26.01.1910) – (10.06.1911) – (22.01.1913) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.



*Линкор «Кайзер Вильгельм дер Гроссе»  
в доке Киля*



«КАЙЗЕРИН» – Ховальдсверке, Киль – (11.10.1910) – (11.11.1911) – (13.12.1913) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«КЕНИГ АЛЬБЕРТ» – Шихау, Данциг – (17.07.1910) – (27.04.1912) – (8.11.1913) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«ПРИНЦ-РЕГЕНТ ЛУИТПОЛЬД» – Германия-верфь, Киль – (1.01.1911) – (17.02.1912) – (6.12.1913) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

**Водоизмещение:** 24330/27400 т.

**Главные размерения:** 172,4×29,0×8,3 /9,1 м.

**Скорость:** 22 узла/26000 л.с.+12000 лсф.

**Вооружение:** 350-мм бортовая броня, 305-мм башни имеют 300-мм броню. 10–305/50-мм, 14–150-мм, 8–88-мм, 5–500-мм ТАп.

**Экипаж:** 1084–1249–1278 человек.

Корабли были представлены для испытаний: «Кайзер» – 1 августа 1912 г., «Фридрих дер Гроссе» – 15 октября 1912 г., «Кайзерин» – 14 мая 1913 г., «Кениг Альберт» – 31 июля 1913 г., «Принц-регент Луитпольд» – 19 августа 1913 г. Никто из них не был серьезно поврежден во время войны 1914–18 гг. Все погибли в Скапа-Флоу и были разобраны с 1929 по 1937 г.

«КЕНИГ» – Вильгельмсгафен – заложен 10.1911 – (1.03.1913) – (01.1915) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«ГРОССЕР КУРФЮРСТ» – Вулкан, Гамбург – (10.1911) – (5.05.1913) – (9.1914) – Скапа-Флоу – 21.06.1919 г.

«МАРКГРАФ» – Везер, Бремен – (11.1911) – (4.06.1913) – (1.1915) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«КРОНПРИНЦ» – Германиаверфь, Киль – (5.1912) (21.02.1914) – (2.1915) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

**Водоизмещение:** 25390/29200 т.

**Главные размерения:** 175,4×29,5×8,3 /9,3 м.

**Скорость:** 21 узел/31000 л.с.

**Вооружение:** 350-мм бортовая броня, 305-мм башни имеют 300-мм броню. 10–305/50-мм, 14–150-мм, 6–88-мм, 4–88-мм АА, 5–500-мм ТАп.



**Экипаж:** 1136–1284–1315 человек.

Эти корабли являлись существенным улучшением типа «Кайзер», особенно в расположении башен. Первые три были построены по программе 1911–12 гг., а «Кронпринц», переименованный 27 января 1918 г. в «Кронпринц Вильгельм» – по программе 1912–13 гг. Корабли были представлены к испытаниям: «Кениг» – 10 августа 1914 г., «Гроссер Курфюрст» – 30 июля 1914 г., «Маркграф» – 1 октября 1914 г., «Кронпринц» – 8 ноября 1914 г. Глубоководная мерная миля Нойкруге не могла уже быть использована, и полученные результаты не превышали 21 узла. В строю они были быстроходнее «Кайзеров», а «Гроссер Курфюрст» считался самым быстроходным. Поговаривали, что он дает до 24 узлов, хотя в Ютландском бою он отстал от «Кенига».

В Ютландском бою «Кениг» получил попадания одним 381-мм и девятью 343-мм снарядами, «Гроссер Курфюрст» – пятью 381-мм и тремя 343-мм снарядами, «Маркграф» – тремя 381-мм, одним 343-мм и одним 305-мм снарядами. Худшие повреждения были у «Кенига», когда 343-мм полубронебойный снаряд, пробив 175-мм нижнюю кромку броневых пояса, взорвался, проникнув внутрь корабля примерно на 2,1 м, пробив на протяжении двух метров угольную и торпедную переборки, и вызвал пожар в погребе 150-мм снарядов. Хлынувшая в пробоину вода затопила погреб, когда огнем были охвачены 15 снарядов. Всего корабль принял от этого попадания 1630 т воды. На «Гроссер Курфюрсте» 343-мм снаряд пробил 150-мм броню в носовой части вблизи ватерлинии и, взорвавшись, причинил пробоину 1,3×0,9 м. Почти вся носовая часть корабля, кроме помещения торпедных аппаратов, оказалась затопленной по верхнюю палубу, увеличив осадку линкора на 1,5 м.

«Гроссер Курфюрст» и «Кронпринц» – оба были торпедированы 15 ноября 1916 г. Соответственно торпеда попала в корму с правого борта, заклинив положенный вправо руль, и под мостик. Однако оба про-



должали держать скорость 17–19 узлов. В Рижском заливе «Гроссер Курфюрст» подорвался на mine 12 октября 1917 г., а «Маркграф» – 29 октября. Противоторпедная переборка ограничила затопление на обоих линкорах 260–80 т.

По условиям мирного договора «Кениг», «Гроссер Курфюрст», «Маркграф» и «Кронпринц» принадлежали к интернируемым кораблям. «Гроссер Курфюрст», «Маркграф» и «Кронпринц» вышли 19 ноября 1918 г. из Вильгельмсгафена в составе «переводного соединения» под командованием контр-адмирала фон Ройтера, дошли 26 ноября до Скапа-Флоу и встали на якорь севернее острова Кава.

21.06.1919 г. «Кронпринц», как и все интернированные корабли, был затоплен собственным экипажем. Он затонул в 13.15 севернее о. Кава. Во время обстрела корабля британскими дрефтерами был смертельно ранен кочегар Карл Бауер. Шотландской фирме, получившей право на подъем обломков, удалось поднять только дорогостоящие части путем подводных взрывов.

При самозатоплении флота 21.06.1919 г. «Маркграф» тонул медленнее всех и исчез под водой лишь в 16.45. Британские сторожевые корабли открыли огонь по еще стоящим на палубе членам экипажа. При этом они убили командира и старшего боцмана. Корабль опустился на глубину 30–40 м с сильным креном. Право на подъем корабля получила в 1962 г. одна шотландская фирма, собираясь под водой взорвать грунт и поднять на поверхность части бортовой брони, бронированной палубы и дорогостоящих металлов. Сам остов не поднят до сих пор.

«Гроссер Курфюрст» был поднят в Скапа-Флоу для разборки в 1938 г. На другие же корабли этого типа права подъема не выдавались до 1962 г.

«Кениг», в отличие от остальных интернированных кораблей, не был готов к выходу в море вместе с соединением контр-адмирала фон Ройтера и пошел в Скапа-Флоу только в декабре вместе с малым крейсером



«Дрезден». В Скапа-Флоу они прибыли 6.12.1918 г. Корабль был затоплен собственным экипажем 21 июня 1919 г. восточнее острова Кава. Остов, лежащий на глубине 42 м, был продан в 1962 г. шотландской фирме на слом. Поднят он не был, были отделены и подняты только дорогостоящие части.

«БАЙЕРН» – Ховальдсверке, Киль – (1.1914) – (18.02.1915) – (30.06.1916) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«БАДЕН» – Шихау, Данциг – (20.12.1913) (30.10.1915) – (02.1917) – потоплен как цель 06.08.1921 г.

**Водоизмещение:** 28074 т/31690 т.

**Главные измерения:** 179,8×30×8,43/9,37 м.

**Скорость:** 21 узел/48000 л.с.

**Вооружение:** 350-мм бортовая броня, 380-мм башни имеют 350-мм броню. 8–380/45-мм, 16–150/45-мм, 8–88-ммАА, 5–600-мм ТАп.

**Экипаж:** 1187–1271 человек.

На этих кораблях главный калибр был увеличен сразу до 380 мм. «Байерн» был представлен к испытаниям 18 марта 1916 г., а «Баден» – 19 октября 1916 г.

На мерной миле в Бельте оба показывали 22 узла. «Байерн» подорвался на mine в Рижском заливе 12 октября 1917 г.

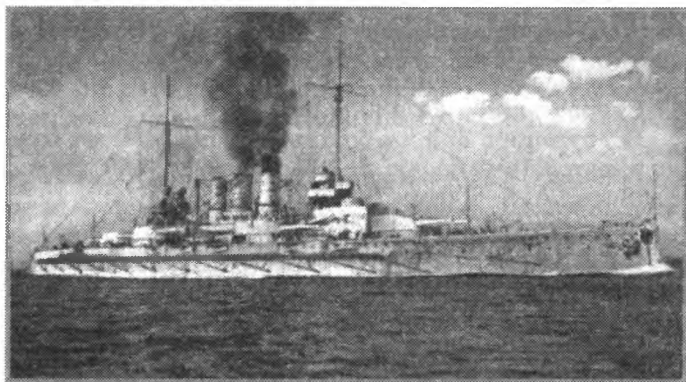
Взрыв произошел у помещения носовых торпедных аппаратов за главной переборкой. Затопление было серьезным вплоть до помещения торпедных аппаратов и увеличило осадку до 9,2 м. Борясь с затоплением, корабль в течение 19 дней добирался до Киля. «Байерн» был поднят в Скапа-Флоу в сентябре 1934 г. и разобран в Розайте.

Во время подъемных работ 18.07.1934 г. корпус поднялся с 40-метровой глубины, но через полчаса снова затонул. Снова его удалось поднять 1 августа, он был отбуксирован в Линесс, где и был отдан на слом в Розайте в 1935 г. Корабельный колокол «Байерна» находится сейчас в фиорд-клубе в Киле.

При самозатоплении флота 21 июня 1919 г. «Баден» тонул относительно медленно. Поэтому британ-



цам удалось взорвать якорные цепи и отбуксировать корабль на мелководье в Сванбистербухт. До июля 1919 г. корабль восстанавливали, откачивали воду и оставили на плаву, чтобы начать изучать различные технические детали. После того как «Баден», в конце концов, оказался в руках британцев, он стал использоваться в учебных стрельбах и как корабль-цель. При этом он был потоплен 16.08.1921 г. юго-западнее Портсмута.



*Линейный корабль «Остфризланд»*

«ЗАКСЕН» – Германиаверфь, Киль – заложен 07.04.1914 г. – (21.11.1916) – разобран в 1921 г.

«ВЮРТЕМБЕРГ» – Вулкан, Гамбург – заложен 04.01.1915 г. – (20.06.1917) – разобран в 1921 г.

**Водоизмещение:** 28345 т («Вюртемберг» 28247 т)/31987 («Вюртемберг» 31700 т)

**Главные размерения:** 182,4 × 20 × 8,4/9,4 м.

**Скорость:** 21,5 узла/31800+12000 диз.л.с.

**Вооружение:** 350-мм бортовая броня, 380-мм башни имеют 350-мм броню. 8–380/45-мм, 16–150/45-мм, 8–88-мм АА, 5–600-мм ТАп.

**Экипаж:** 1165–1196 человек.





Это были слегка удлиненные корабли типа «Байерн», строившиеся по программе 1914–15 гг. с учетом военного опыта.

Оба корабля были проданы в 1920 г. на слом. «Заксен» был разобран в 1921 г. в Киле, «Вюртемберг» – в Гамбурге.

Проект «L-20»: 43800/48700 т (238×33,5×9/9,9); 26 узлов/34000 л.с., 350-мм бортовая броня, 380-мм башни имеют 350-мм броню. 8–420/45-мм, 12–150/45-мм, 8–88-мм или 105-мм АА, 3–600-мм или 700-мм ТАп.

Проект был утвержден к постройке 2 октября 1917 г. Закладка предполагалась 11 сентября 1918 г., но не состоялась.

«БЛЮХЕР» – Кайзерверфь, Киль – заложен 21.02.1907 – (11.04.1908) – (24.03.1910) – потоплен 24.01.1915 г.

**Водоизмещение:** 15590/17250 т.

**Главные размерения:** 152 × 24,5 × 8/8,7 м.

**Скорость:** 24,25 узла/34000 л.с.

**Вооружение:** 180-мм бортовая броня, 210-мм башни имеют 180-мм броню. 12–210/45-мм, 8–150/45-мм, 16–88/45-мм, 4–450-мм ТАп.

**Экипаж:** 847–1026 человек.

Строился по программе 1906–07 гг. как дальнейшее развитие броненосных крейсеров типа «Шарнхорст». И хотя было известно, что англичане уже строят линейные крейсера типа «Инвисибл», проект не был изменен. До 1914 г. «Блюхер» использовался для артиллерийских опытов. В бою у Доггер Банки 343-мм снаряд с «Принсесс Ройял» пробил с дистанции 17100–18000 м броневую палубу и поджег снаряды на рельсовых тележках, вызвав страшный пожар. Осколки пробиты главный паропровод 3-го котельного помещения. Несмотря на многие другие повреждения, корабль долго не тонул и был добит, получив еще 50 тяжелых снарядов и две 533-мм торпеды. В 13.13 «Блюхер» перевернулся примерно в 40 милях от голландского по-



бережья, несколько минут держался вверх килем и затем затонул. 260 человек из экипажа «Блюхера» было спасено английскими эсминцами, спасательным работам которых, однако, помешал неожиданно появившийся немецкий самолет. Среди спасенных находился и командир фрегаттен-капитан Эрдман, скончавшийся, правда, 15.02.1915 г. в Эдинбурге от воспаления легких, что явилось следствием ледяной воды. Всего погибло 792 человека.

**«ФОН ДЕР ТААН»** – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 25.3.1908 г. – (20.03.1909) – (20.02.1911) – Скапа-Флоу 21.06.19 г.

**Водоизмещение:** 19064/21700 т.

**Главные размерения:** 171,7×26,6×8,1 / 9 м.

**Скорость:** 24,75 узла/43600 л.с.

**Вооружение:** 250-мм бортовая броня и 230-мм башенная броня. 8–280/45-мм, 10–150-мм/45, 16–88-мм, 4–500-мм ТАп.

**Экипаж:** 923–1174 человек.

Корабль был первым немецким линейным крейсером, построенным по программе 1907–08 гг., и получился гораздо лучшим боевым кораблем, чем английские линейные крейсера с 305-мм артиллерией. Корабль был представлен к испытаниям 1 сентября 1910 г. В Ютландском бою он своим огнем в первые 14 или 15 минут уничтожил «Индефатигейбл». Позднее сам получил попадания двух 381-мм и двух 343-мм снарядов, которые причинили повреждения на корме и вывели из строя две башни главного калибра. Аварии в двух других башнях привели к тому, что в течение 1,5 ч корабль фактически не мог действовать артиллерией главного калибра. Был поднят в Скапа-Флоу 7 декабря 1930 г. и разобран в Розайте в 1930–34 гг.

**«МОЛЬТКЕ»** – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 07.12.1908 г. – (07.04.1910) – (31.03.1912) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.



«ГЕБЕН» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 28.08.1909 г. – (28.03.1911) – (28.08.1912) – разобран в 1971 г.

**Водоизмещение:** 22616/2530 т.

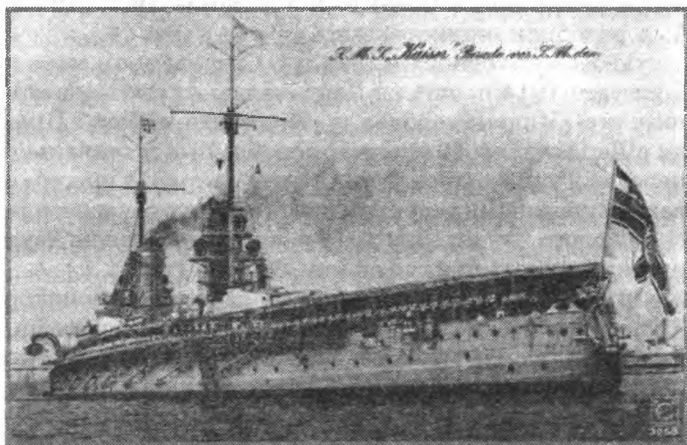
**Главные размерения:** 186,5×29,5×8,2/9 м.

**Скорость:** 25,5 узла/52000 л.с.

**Вооружение:** 270-мм бортовая и 230-мм башенная броня. 10–280/50-мм, 12–150-мм, 12–88/45-мм, 4–500-мм ТАп.

**Экипаж:** 1053–1355 человек.

Эти корабли были значительным улучшением типа «Фон дер Танн». «Мольтке» был построен по программе 1908–09 гг., а «Гебен» – 1909–10 гг. «Мольтке» был представлен к испытаниям 30 сентября 1911 г., а «Гебен» – 2 июля 1912 г. В бою у Доггер Банки «Мольтке» избежал каких-либо повреждений и, кажется, сам огня не вел. 19 августа 1915 г. он был торпедирован английской подводной лодкой Е-1, но торпеда попала прямо в нос и особых повреждений не причинила. В Ютландском сражении в первые 12 минут



*Парадное построение в честь встречи Императора Вильгельма II на линкоре «Кайзер»*



боя «Мольтке» добился 9 попаданий в «Тайгер». Несмотря на полученные четыре попадания 381-мм снарядами и разрыва у самого борта одного 343-мм снаряда, он был в конце дня в хорошей форме и был способен давать 25 узлов. 24 апреля 1918 г. корабль потерял правый внутренний гребной винт, и до того, как смогли остановить турбину, маховик машины сделал оборот, сломал редуктор и разбил выходной клапан вспомогательного конденсатора, что привело к засосу во все котлы около 2000 т соленой воды. Аварийный ремонт позволил кораблю через 36 ч дать ход, но по пути на базу «Мольтке» был торпедирован подводной лодкой Е-42. Торпеда попала в левый борт в районе машинного отделения.

Корабль принял 1730 т воды, но никаких особых повреждений не получил.

21.06.1919 г. «Мольтке» был затоплен собственным экипажем в Скапа-Флоу. 10.06.1927 г. корабль был поднят, затем вытасчен на берег в Линессе и частично разобран. 18.05.1928 г. он был отбуксирован в сухой док в Розайте и в течение 1927–29 гг. был разобран окончательно.

«Гебен» находился в 1914 г. в Средиземном море и 4 августа 1914 г. ушел в Дарданеллы от преследовавших его «Индомитейбла» и «Индефатигейбла». Придя в Дарданеллы 10 августа, корабль был номинально передан Турции как «Явуз Султан Селим» и оперировал со скромными успехами против русского черноморского флота. 26 декабря 1914 г. он подорвался на двух русских минах, приняв около 2000 т воды.

20 января 1918 г., в том бою, когда утопил монитор «Реглан», «Гебен» подорвался на трех английских минах. Ни одна из этих пяти мин не повредила главную переборку. Повреждения от двух русских и одной английской мины были отремонтированы с помощью кессонов. После войны «Гебен» стал собственностью Турции. Две оставшихся пробоины от английских мин были отремонтированы в 1926–30 гг. во время капитального ремонта во Франции. Корабль находился в



строю вплоть до 1948 г. и выведен в резерв окончательно в 1960 г. Разобран в 1971 г.

«ЗЕЙДЛИТЦ» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 4.02.1911 г. – (30.03.1912) – (17.08.1913) – Скапа-Флоу – 21.06.1919 г.

**Водоизмещение:** 24594/28100 т.

**Главные размерения:** 200,5 × 28,5 × 8,2 / 9,2 м.

**Скорость:** 26,6 узла/63000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая броня и 250-мм башенная броня. 10–288/50-мм, 12–150/45-мм, 12–88/45-мм, 4–500-мм ТАп.

**Экипаж:** 1068–1425 человек.

Строился по программе 1910–11 гг. по улучшенному проекту «Мольтке». Был предъявлен к испытаниям 22 мая 1913 г. На мерной миле дал 28,13 узла.

В бою при Доггер Банке получил попадания трех 343-мм снарядов, один из которых, выпущенный с «Лайона», пробил 229-мм барбет кормовой башни и осколками вызвал пожар, распространившийся по башне. В результате загорелись 62 полузаряда (главных и дополнительных). 24 апреля 1916 г. получил пробоину от мины в носовой части. В Ютландском бою получил попадание торпедой с «Петарда», а возможно, с «Турбулента», а кроме того, восемь 381-мм, шесть 343-мм и восемь 305-мм снарядов. Худшим из повреждений было поступление воды над броневой палубой из-за пробоины, в 1,2 м ниже ватерлинии, вызванного попаданием пяти 381-мм снарядов и усиленного слишком большим ходом. Корабль чудом не погиб, приняв 5329 т воды, получив осадку 14 м в носу и 7,3 м в корме и крен 8° на левый борт. Был поднят в Скапа-Флоу для разделки в ноябре 1928 г.

«ДЕРФЛИНГЕР» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 01.1912 – (01.07.1913) – (11.1914) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

«ЛЮТЦОВ» – Шихау, Данциг – заложен 05.1912 г. – (29.11.1913) – (3.1916) – потоплен 1.06.1916 г.



**Водоизмещение:** 26180/30700 т.

**Главные размерения:** 210,4×29×8,3 /9,5 м.

**Скорость:** 26,5 узла/63000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая броня и 270-мм башенная броня. 8–305/50-мм, 12–150/45 мм, 4–88-мм, 4–500-мм (600-мм) ТАп.

**Экипаж:** 1112–1391 человек.

Эти корабли явились значительным улучшением типа «Зейдлиц». «Дерфлингер» был представлен к испытаниям 1 сентября 1914 г., а «Лютцов» – 8 августа 1915 г.

«Лютцов», однако, имел серьезные проблемы с турбинами и не мог войти в строй до марта следующего года. В Ютландском бою артиллерия «Лютцова» показала высочайшее качество, но водонепроницаемость его отсеков была гораздо ниже принятых в немецком флоте стандартов. Обычная глубоководная мерная миля в Нойкруге была небезопасна во время войны, поэтому использовалась миля в Бельте глубиной 35 м. «Дерфлингер» показал 25,8 узла, а «Лютцов» – 26,4 узла, что соответствует на глубокой воде соответственно 28 и 28,3 узла.

В бою у Доггер Банки «Дерфлингер» получил попадание тремя 343-мм снарядами, но повреждения были незначительны. В Ютландском бою он взорвал и уничтожил одиннадцать залпами «Куин Мэри», но и сам получил попадания десятью 381-мм, одним 343-мм и десятью 305-мм снарядами. Обе кормовые башни вышли из строя в бушующем пламени пожаров, вызванных попаданиями 381-мм снарядов с «Ревенджа», в то время как другие попадания 381-мм снарядов вызвали затопление носовой части. В конце боя корабль принял 3350 т воды, из них 1020 т благодаря затоплению погребов кормовых башен и 206 т в дифференционные цистерны для спрямления крена. Тем не менее корабль смог вернуться на базу и встал на ремонт на кайзеровской верфи Вильгельмсгафена. «Дерфлингер» был поднят со дна Скапа-Флоу в 1939 г. и разобран к 1946 г.

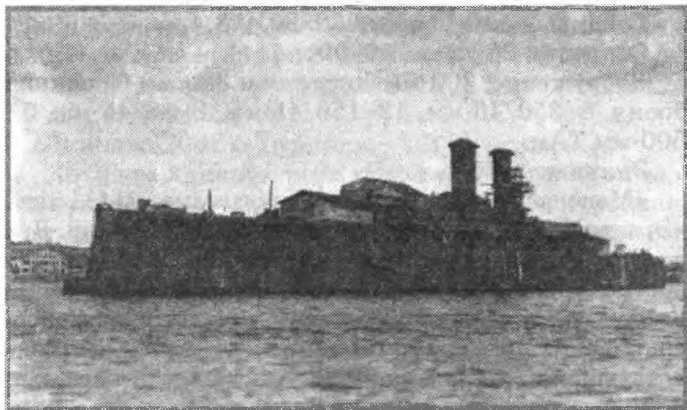


В Ютландском бою «Лютцов» получил попадания по меньшей мере 24 тяжелыми снарядами: четырем 381-мм, двенадцатью 343-мм и восемью 305-мм. Наихудшие повреждения причинили два 305-мм снаряда с «Инвисибла», которые сделали подводные пробойны, и одно торпедное попадание. Наряду с другими попаданиями это привело к неуправляемому затоплению внутренних отсеков корабля, принявшему 7500 т воды. Его собственная артиллерия была превосходна, взорвав и уничтожив «Инвисибл» и, возможно, «Дефенс». Когда уровень воды достиг верхней кромки барбетов второй башни «В», корабль был оставлен и по приказу в две минуты потоплен двумя торпедами с эсминца G-38. Корабль затонул в 100 милях от датского острова Рингкобинд.

«ГИНДЕНБУРГ» – Вильгельмсгафен, Кайзерверфь – заложен 30.06.1913 г. – (1.08.15) – (25.10.1917) – Скапа-Флоу 21.06.1919 г.

**Водоизмещение:** 26513/31000 т.

**Главные размеры:** 212,8×29×8,3 / 9,4 м.



*Новейший линкор «Заксен».  
Недостроенным пошел на слом*



**Скорость:** 27,5 узла/72000 л.с.

**Вооружение:** броня как у «Лютцова»; 8–305/50-мм, 14–150/45-мм, 4–88-мм АА; 4–600-мм ТАп.

**Экипаж:** 1182 человека.

Корабль строился по программе 1913–14 гг. «Гинденбург» и был представлен к испытаниям 10 мая 1917 г., показав на мерной миле 26,6 узла, что эквивалентно 28,5 узлам на глубокой воде. Поднят со дна Скапа-Флоу 22 июля 1930 г. и с интересом был исследован английскими инженерами-кораблестроителями. Разобран в 1931–32 гг.

«МАКЕНЗЕН» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 30.01.1915 г. – (21.04.1917) – разобран 1923–24 гг.

«ЭРЗАТЦ ФРЕЯ» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 1.05.1915 г. – 13.03.20 (очистка стапеля) – разобран 1920–22 гг.

«ГРАФ ШПЕЕ» – Шихау, Данциг – заложен 30.11.1915 г. – (15.09.1917) – разобран 1921–23 гг.

«ЭРЗАТЦ А» – Вильгельмсгафен – заложен 3.11.1915 г., разобран на стапеле в 1922 г.

**Водоизмещение:** 30500/35500/3600 т.

**Главные размерения:** 230×30,4×8,4 м.

**Скорость:** 28 узлов/90000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая и 320-мм башенная броня. 8–350/45-мм, 12–150/45-мм, 8–88/45-мм, 5–600-мм ТАп.

**Экипаж:** 1186 человек.

«Макензен» был заложен по программе 1914–15 гг., «Эрзатц Фрея» – по программе Военного времени. Два других были заказаны в апреле 1915 г. Была надежда достроить все эти корабли в период с лета 1917 г. по осень 1918 г. «Эрзатц Фрея» должна была называться «Принц Эйтель Фридрих». «Эрзатц А», позднее известный как «Эрзатц Фридрих Карл», должен был получить название «Фюрст Бисмарк».

«ЭРЗАТЦ ЙОРК» – Вулкан, Гамбург – заложен в июле 1916 г. – постройка прекращена.





«ЭРЗАТЦ ГНЕЙЗЕНАУ» – Германиаверфь, Киль.

«ЭРЗАТЦ ШАРНХОРСТ» – Блом и Фосс, Гамбург.

**Водоизмещение:** 33000 т/38000–38500 т.

**Главные размерения:** 227,8×30,4×8,7 м.

**Скорость:** 27,25 узла/90000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая и 320-мм башенная броня; 8–380/45(4×2 мм), 12–150/45-мм, 8–88-мм, 3–600-мм или 700-мм ТАп.

**Экипаж:** 1217 человек.

Первоначально заказанные как корабли типа «Макензен» в апреле 1915 г. были перепроектированы в январе 1917 г. в линкоры с 380-мм артиллерией.

«БИСМАРК» – Блом и Фосс, Гамбург – заложен 1.07.1936 г. – (14.02.1939) – (24.08.1940) – 27.05.1941 г. потоплен.

«ТИРПИЦ» – Вильгельмсгафен – заложен 20.10.1936 г. – (1.04.1939) – (25.02.1941) – 12.11.1944 г. потоплен.

**Водоизмещение:** 41700(Т–42900 т)/50900(Т–52000 т).

**Главные размерения:** 241,50/248×36×8,7/10,6 м.

**Скорость:** 29 узлов/138000 л.с.

**Вооружение:** 320-мм бортовая, 360-мм башенная и 120-мм палубная броня. 8–380-мм (4×2), 12–150/55-мм (6×2), 16–105/65-мм (8×2), 16–37/83-мм (8×2), 12–20-мм, 4–6 самолетов.

**Экипаж:** 2082 («Тирпиц» – 2608) человек.

Хотя два линкора типа «Бисмарк» считаются вершиной немецкого проектирования и кораблестроения, они, в действительности, были детищами политического компромисса, поскольку Гитлер не хотел провоцировать англичан, с которыми в 1935 г. заключил морское соглашение. В то время главным противником на континенте считалась Франция, и именно для баланса сил с ее флотом эти линкоры и строились. «Бисмарк» и «Тирпиц» – первые истинно немецкие линкоры, заложенные после Первой мировой войны, впитали в себя некоторые характерные черты проектов последних линкоров Кайзеровского флота, в част-



ности типа «Баден». Оба корабля были потоплены англичанами. «Бисмарк», за которым англичане устроили настоящую охоту, был утоплен в первом же походе, когда его руль заклинило попаданием авиаторпеды. «Тирпиц» играл важную роль как часть «флит ин бинг» в Норвегии.

С 1942 г. корабль нес шесть 533-мм торпедных аппаратов в трехтрубных установках, снятых с крейсера «Лейпциг», а его зенитная артиллерия была доведена до сорока 20-мм в одноствольных и четырехствольных установках. Корабль был потоплен английскими «Ланкастерами» на своей стоянке у о. Хаоксу вблизи Тромсе.

**Тип:** «Н» – Блом и Фосс – заложен 15.07.1939 г. – разобран в 1939 г.

**Тип:** «J» – Везер, Бремен – заложен 15.08.1939 г. – разобран в 1939 г.

**Тип:** «K» – ?

**Тип:** «L» – ?

**Тип:** «M» – ?

**Тип:** «N» – ?

**Водоизмещение:** 55453/62497 т.

**Главные размерения:** 265,8 × 37,2 × 10,2 м.

**Скорость:** 30 узлов/165000 л.с.

**Вооружение:** 300-мм бортовая и 385-мм башенная броня. 8–406/47-мм (4×2), 12–150/55-мм; 16–105-мм (8×2); 16–37/83-мм; 24–20-мм (6×4); 6–533-мм ТА; 4 самолета.

**Экипаж:** 2600 человек.

Когда Гитлер 1 января 1939 г. одобрил план «Зет», суть этой амбициозной программы составляли 6 линкоров типа «Н». Эти мощные линкоры должны были не только обеспечить решительное сопротивление английскому флоту, но и давить на противника в манере «флит ин бинг», то есть быть ценным политическим инструментом. Гитлер желал, чтобы эти корабли построили за шесть лет, и для этого было предпринято несколько беспрецедентных шагов: программа во-



енного кораблестроения получила приоритет перед требованиями Люфтваффе и Вермахта. Ответственным за эту программу был контр-адмирал Вернер Фукс, наделенный огромной властью. Фирма «Блом и Фосс» была выбрана ответственной за проектирование, постройку, заказы на материалы, распределение рабочей силы и за все прочее, касающееся всех шести кораблей. Тип «Н» проектировался по тем же самым общим принципам, что и тип «Бисмарк».

Из-за начала войны план «Зет» был отменен, и работы на двух заложенных линкорах были прекращены 10 октября 1939 г. Позднее они были разобраны на стапеле, чтобы дать место подводным лодкам. Под эти линкоры успели сделать несколько 406-мм орудий. Три из них сформировали знаменитую батарею Линдемана на мысе Бланк Нец, а четыре были установлены в бетонированных бункерах на Трондеснесе, охраняющих Вестфиорд, ведущий в Нарвик. Дальнейшее развитие проекта «Н» привело к разработке проекта «Н-44» – чудовищного корабля водоизмещением 141500 тонн и с 508-мм орудиями главного калибра.

**«ШАРНХОРСТ»** – Вильгельмсгафен – заложен 16.05.1935 г. – (30.6.1936) – (7.01.1939) – потоплен 26.12.1943 г.

**«ГНЕЙЗЕНАУ»** – Дойче Верке, Киль – заложен 03.05.1935 г. – (08.12.1936) – (21.05.1938) – затоплен 28.03.1945 г.

**Водоизмещение:** 34841/38900 т.

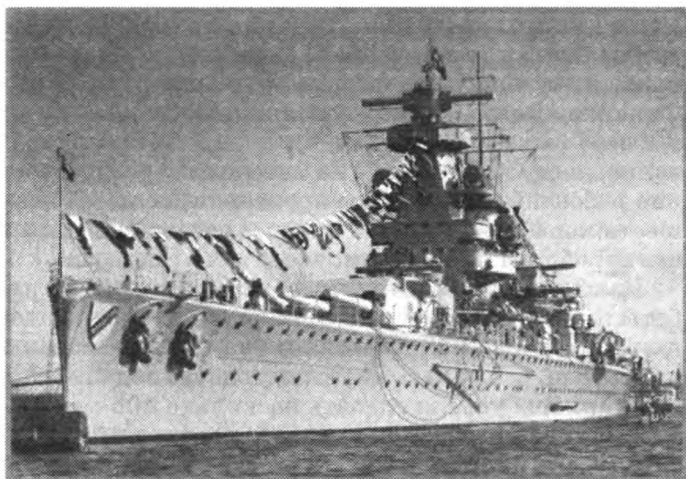
**Главные размерения:** 226/229,8×30×8,23/9,91 м.

**Скорость:** 32 узла/165000 л.с.

**Вооружение:** 350-мм бортовая и 360-мм башенная броня. 9–280/54-мм (3×3), 12–150/55-мм (4×2,4×1)–14–105/65-мм (7×2), 16–37/83-мм (8×2), 8–20-мм, 3–4 самолета.

**Экипаж:** 1669–1840 человек.

Более, чем другие корабли в любом флоте, эти два линейных крейсера представляли политический,



*«Карманный линкор» «Адмирал Шеер»*

военный и технический компромисс. Первоначальной концепцией Гитлера было создание кораблей вооруженных, как и «карманные линкоры», но имеющие 19 000 т водоизмещения для лучшей броневой защиты.

Флот считал, что такой корабль с двумя трехорудийными башнями будет явно недовооружен, и настаивал на третьей башне, хотя это увеличивало водоизмещение до 26 000 т. Гитлер возражал против этого, боясь вызвать обвинения англичан в нарушении Версальского договора. Он не понимал, что строительство предложенного им «непотопляемого» рейдера против морской торговли гораздо более спровоцирует англичан, чем создание относительно обычных линкоров, находящихся в строю на 1934 г. Аргументы флота были в конце концов, хоть и неохотно, но приняты, и корабли получили третью башню. Кригсмарине рассматривал эти корабли как ответ на французские «Дюнкерки». Англо-германское морское соглашение допускало максимальный калибр



орудий в 16 дюймов, и Гитлер вскоре предложил установить на новые корабли 380-мм орудия. Но поскольку 280-мм трехорудийные башни имелись в наличии, а разработка новых 380-мм орудий требовала многих лет работы, Гитлер согласился на временную установку 280-мм орудий, так как ему срочно были нужны линкоры как инструмент политики. Корабли предполагалось перевооружить при первой же возможности. Созданные двухорудийные 380-мм башни были позднее использованы на «Бисмарке», который также оказался привязанным к этим башням, когда весь мир уже переходил на калибр 406-мм – как наиболее идеальный для линейного корабля.

Зимой 1938–39 г. на обоих кораблях были переделаны форштевни под «клиперный нос», увеличив общую длину до 234,9 м. Первоначально на линкорах были установлены две катапульты, но в 1938–39 гг., когда на «Шарнхорсте» установили новую треногую мачту, катапульта с башни «С» была снята. Планы усиления артиллерии главного калибра были еще живы к началу войны.

Когда «Гнейзенау» в ночь с 16 на 17 ноября 1942 г. был тяжело поврежден при налете английской авиации на Киль, было решено при восстановительном ремонте поставить на линкор 380-мм артиллерию. Но в 1943 г. от этого плана отказались, и линкор оставался стоять без носовой секции, оторванной по башню «А». С него сняли артиллерию для нужд береговой обороны. Три 280-мм орудия были установлены вблизи Хука на побережье Голландии, а другие шесть – в Норвегии. 150-мм орудия вспомогательного калибра по меньшей мере в одном случае использовались вместе с башней на железнодорожной платформе. Позднее корабль был отбуксирован в Готенгафен (Гдыня), где был затоплен в 1945 г. как блокшив. Остатки были разобраны поляками в 1947–51 гг. «Шарнхорст» был потоплен 26.12.1943 г. при попытке перехватить конвой «JW-55В» линкором «Дюк оф Йорк» и крейсерами «Белфаст», «Ямайка» и «Норфолк».



**Тип:** «Р»

«О» – Дойче Верке, Киль.

«Р» – Вильгельмсгафен.

«Q» – Германиаверфь, Киль.

**Водоизмещение:** 30500/35700 т.

**Главные размерения:**(246/256,5×30×9,6/11,2 м.

**Скорость:** 27 узлов/116000 л.с.

**Вооружение:** 180-мм бортовая и 210-мм башенная броня. 6–380/47-мм (3×2). 6–150-мм, 8–105-мм, 8–37-мм, 20–20-мм, 6– 533-мм ТА, 4 самолета.

**Экипаж:** 1965 человек.

Проектирование этих трех линейных крейсеров началось в 1937 г. параллельно с проектированием «улучшенных карманных линкоров», от которых вскоре отказались. Этот тип кораблей был заложен в план «Зет» 1939 г. В этом же году планировалась и их закладка. Из-за начала войны закладка не была осуществлена. Заказ был выдан только на «О» 8 августа 1939 г.

«ДОЙЧЛАНД» – Дойче Верке, Киль – заложен 5.02.1929 г. – (19.05.1931) – (1.04.1933) – 4.05.1945 г. затоплен.

«АДМИРАЛ ШЕЕР» – Вильгельмсгафен – заложен 25.06.1931 г. – (1.04.1933) – (12.11.1934) – 9.04.1945 г. потоплен.

«АДМИРАЛ ГРАФ ШПЕЕ» – Вильгельмсгафен – заложен 1.10.1932 г. – (30.06.1934) – (6.01.1936) – 17.12.1939 г. затоплен.

**Водоизмещение:** 11700/15900–16200 т.

**Главные размерения:** 181,7/186×21,6×5,8 м.

**Скорость:** 28 узлов/54000 л.с.

**Вооружение:** 80-мм бортовая и 140-мм башенная броня. 6–280/54-мм, 8–150/55-мм (8×1), 6–105/65-мм (3×2), 8–37/83-мм (4×2), 6–20-мм, 8–533-мм ТА (2×4) 2 самолета.

**Экипаж:** 619–1150 человек.

По условиям Версальского договора Германии позволялось строить линейные корабли водоизмещением не более 10000 т с артиллерией, не превышающей



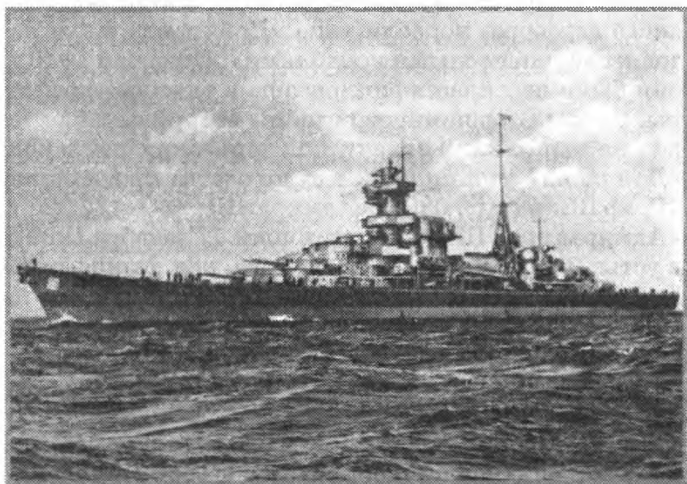
280 мм. В рамках подобных ограничений можно было построить лишь корабли береговой обороны для действий на Балтике, вроде шведских броненосцев типа «Швериг». В годы, непосредственно следовавшие после Первой мировой войны, экономическая ситуация не давала возможности осуществления каких-либо амбициозных проектов. Думать о новых линейных кораблях начали только с появлением новой сварочной технологии и дизельных двигателей. Тогда и родилась идея создания «карманного линкора». Если говорить более точно, проект представлял тяжело вооруженный, но слабобронированный рейдер дальнего действия, предназначенный для действий на торговых путях противника. Он должен был быть сильнее любого быстроходного корабля и быстроходнее любого более сильного, чем он, исключая только английские линейные крейсера «Худ», «Ринаун» и «Рипалс». Если бы удалось построить все восемь задуманных кораблей подобного типа, то этих трех английских крейсеров было бы явно недостаточно. Чтобы избежать сложностей в интерпретации статей Версальского договора, корабли типа «Дойчланд» были названы «броненосными кораблями». Однако в 1940 г. они были переклассифицированы в тяжелые крейсера. В годы Второй мировой войны все три корабля успешно выполняли задачи коммерческих рейдеров: «Дойчланд» утопил 6962 т судоходства противника, «Граф Шпее» – 50 089 т, «Адмирал Шеер» – 137 223 т. «Адмирал граф Шпее» был затоплен 17 декабря 1939 г. в устье Рио де Ла Плата после того, как дезинформация английской разведки убедила командира, что на выходе его ждут превосходящие силы английского флота. После подобного фиаско Гитлер приказал переименовать «Дойчланд» в «Лютцов», чтобы избежать теоретической возможности потопления корабля, несущего символическое название «Германия». «Лютцов» прошел модернизацию в 1940 г., получив новый клиперский форштевень, а в 1942 г. – насадку «шапочку» на дымовую трубу. Он был затоплен 4 мая



1945 г. в Свинемюнде после тяжелых повреждений, полученных от близких разрывов английских авиабомб «Тэллбой». Остатки были разобраны в 60-х гг. «Адмирал Шеер» был в течение войны модернизирован, изменив очертания носа, надстройки и дымовой трубы. Он был потоплен 9 апреля 1945 г. в Киле «Тэллбоями». Опрокинувшийся корабль был частично разобран, а частично «захоронен» в бетоне при строительстве нового причала. Два предполагаемых корабля этого типа были перепроектированы, чтобы соответствовать французским линейным крейсерам типа «Дюнкерк», и позднее стали «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» («Д» и «Е»).

«АДМИРАЛ ХИППЕР» – Блом и Фосс – заложен 6.07.1935 г. – (6.02.1937) – (29.04.1939) – затоплен 05.1945 г.

«БЛЮХЕР» – Дойче Верке, Киль – заложен 15.08.1936 г. – (8.06.1937) – (20.09.1939) – потоплен 9.04.1940 г.



*Тяжелый крейсер «Блюхер»*





**Водоизмещение:** 14050/18200 т.

**Главные размерения:** 194,6×205,9×21,3×5,8 / 7,9 м.

**Скорость:** 32,2узла/132000 л.с.

**Вооружение:** 80-мм бортовая и 105-мм башенная броня; 8–203-мм, 12–105-мм, 12–37-мм, 8–20-мм, 12–533-мм ТА (4×3), 3 самолета.

**Экипаж:** 1600 человек.

«ПРИНЦ ОЙГЕН» – Германиаверфь, Киль – заложен 23.04.1936 г. – (22.08.1938) – (1.08.1940) – потоплен 22.12.1946 г.

«ЗЕЙДЛИТЦ» – Дешимаг, Бремен – заложен 29.12.1936 г. – (19.01.1939) – перестраивался в авианосец.

«ЛЮТЦОВ» – Дешимаг, Бремен – заложен 2.08.1937 г. – (1.07.1939) – продан в 1940 г. СССР.

**Водоизмещение:** 16974/19042 т.

**Главные размерения:** 199,50/207,70×21,50×6,6 м.

**Вооружение:** броня башен усилена до 160 мм.

Когда в 1934 г. стало ясно, что ограничения Версальского договора можно уже соблюдать не так строго, Рейхсмарине уже построил шесть из восьми разрешенных легких крейсеров. По англо-германскому военно-морскому соглашению Германии было разрешено построить пять тяжелых крейсеров водоизмещением по 10000 т с 203-мм артиллерией – так называемые «договорные крейсера». Лондонское Военно-Морское соглашение не допускало строительства новых тяжелых крейсеров до 1 января 1943 г., но в виде исключения Германии было позволено построить три «договорных крейсера» плюс два других, находящихся в стадии планирования, с условием, что главный калибр их орудий будет уменьшен до 150 мм. В это время Россия известила о своем намерении построить семь крейсеров с артиллерией 180 мм для Балтийского флота. После этого Германия просто заменила на двух строящихся крейсерах 150-мм артиллерию на 203-мм. Строя договорные крейсера, Германия имела в виду и политические предпосылки: по Вашинг-



тонскому договору было невозможно продолжать строительство «карманных линкоров», поскольку артиллерия более 203 мм требовала водоизмещения 17500 т. И кроме того, старые легкие крейсера уже не могли соперничать с русскими, французскими и английскими легкими крейсерами. В Германии многие авторитеты возражали против строительства тяжелых крейсеров из-за их малой дальности плавания: 6800 миль против 12000 миль у «Дойчланда», что не давало возможности использовать эти корабли в качестве коммерческих рейдеров дальнего действия. Сложная энергетическая установка пара высокого давления на этих кораблях была источником крупных и непрерывных проблем. Американский экипаж, который вел «Принц Ойген» из Бальбоа в Перл-Харбор после войны, хотя и прошел подготовку под руководством специалистов Кригсмарине, оказался неспособным эксплуатировать машину крейсера. Произошла полная остановка машины из-за аварии, и остаток пути крейсер шел на буксире.

«Адмирал Хиппер» отличался от своих собратьев прямым носом и «шапочкой» на трубе. Он совершил два рейда против полярных конвоев «JW-55A» и «RA-64», утопив судов противника общим водоизмещением 61000 т. Корабль был тяжело поврежден английскими бомбардировщиками в апреле 1945 г. во время стоянки в сухом доке на Дойче Верке в Киле. 2 мая 1945 г. был подорван и затоплен. В 1946 г. крейсер был поднят, отбуксирован в бухту Хайкендорф, где и разобран в 1948–49 гг.

«Блюхер» был флагманским кораблем 5-го оперативного соединения, осуществляющего вторжение в Осло. На его борту находилось 900 солдат и офицеров 163-й пехотной дивизии с вооружением, боеприпасами и снаряжением, а также большое количество сотрудников гестапо, которые должны были занять ключевые посты в новой норвежской администрации. Во время попытки проскочить через пролив Дребак корабль был обстрелян прямой наводкой с 450 метров – 280-мм



и 150-мм береговыми батареями в Оскарборге, а затем получил попадание двумя торпедами с береговой минной станции в Кагольме. Останки корабля все еще лежат в проливе на глубине 105 м, имея в цистернах достаточно мазута, чтобы вызвать экологическую катастрофу.

«Принц Ойген» сопровождал «Бисмарк» во время его знаменитого рейда в Атлантику, но в отличие от своего «патрона» благополучно добрался до Бреста. Позднее вместе с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» вернулся в Германию. По решению Потсдамской конференции он был передан США и отобран в качестве цели для атомных испытаний в рамках операции «Кроссродс». Корабль уцелел в обоих испытаниях – «Эйбл» 1.07.1946 г. и «Бейкер» 25.07.1946 г., оставшись на плаву без каких-либо существенных конструктивных повреждений, хотя и зараженный радиацией. Крейсер был отбуксирован на атолл Квадже-лейн и оставлен там 29.08.1946 г. 21 декабря того же года из-за незначительного повреждения кормы получил крен 35° на правый борт. Поскольку на него из-за радиации невозможно было высадить аварийную партию, поэтому, чтобы предотвратить его затопление, крейсер был отбуксирован к рифам Энубуи, где на следующий день опрокинулся. Останки корабля все еще лежат там. Власти США не дают разрешения на разделку корабля, чтобы предотвратить появление радиоактивных материалов на мировом рынке стали.

«Зейдлиц» и «Лютцов» были первоначально заложены как легкие крейсера.

«Зейдлиц» был уже готов на 90%, когда его решили перестроить в авианосец. «Лютцов» был продан Советскому Союзу в феврале 1940 г., освободив свое имя для «карманного линкора» «Дойчланд».

В апреле 1940 г. корабль был отбуксирован в Ленинград и переименован в «Петропавловск». На корабле были установлены небольшая часть надстройки, а также башни главного калибра «А» и «Д». В течение осады Ленинграда корабль действовал как плавбатарея,



выпустив 676 снарядов. Сам он также был обстрелян немецкими батареями и, получив 53 попадания, затонул на мелководье, но был поднят в сентябре 1942 г. В 1943 г. он был переименован в «Таллин» и снова служил в качестве плавбатареи. В 1945–56 гг. он был плавказармой на Неве, а позднее был разобран.

«ЭМДЕН» – Вильгельмсгафен – заложен 8.12.1921 г. (7.01.1925) – (15.10.1925) – затоплен 3.05.1945 г.

Проект напоминал последние крейсера времен Первой мировой войны. Он не имел особой боевой ценности и служил, главным образом, учебным кораблем для младших офицеров и кадет, совершив перед войной несколько дальних плаваний. В 1933–34 гг. корабль прошел модернизацию с установкой 10 нефтяных котлов, что увеличило его скорость до 29,4 узла.

Исключая высадки в Норвегии, «Эмден» не принимал участия в каких-либо крупных операциях Второй мировой войны. В 1942 г. был перевооружен на новые 150-мм орудия марки С36. Весь этот период служил учебным кораблем на Балтике. Его последним заданием была эвакуация гроба с прахом фельдмаршала Гинденбурга из мемориала в Танненберге. Корабль был тяжело поврежден английской авиацией в Киле при прохождении ремонта на Дойче Верке и затоплен 3 мая 1945 г. в бухте Хайкендорф. Разобран в 1949 г.

«КЕНИГСБЕРГ» – Вильгельмсгафен – заложен 12.04.1926 г. – (26.03.1927) – (17.04.1929) – потоплен 10.04.1940 г.

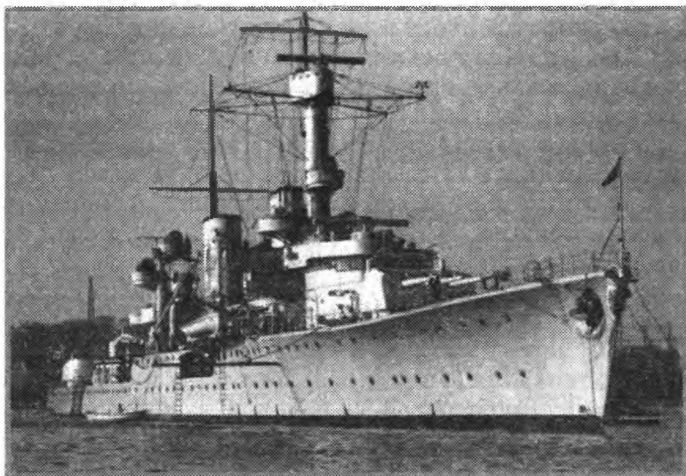
«КАРЛСРУЭ» – Дойче Верке, Киль – заложен 27.07.1926 г. – (20.08.1927) – (6.11.1929) – потоплен 9.04.1940 г.

«КЁЛЬН» – Вильгельмсгафен – заложен 7.08.1926 г. (23.05.1928) – (15.01.1930) – потоплен 30.04.1945 г.

Три крейсера типа «К» представляли совершенно новый проект, основанный на применении электро-сварки, вооруженные новыми 150-мм орудиями в трехорудийных башнях. Новые турбины давали им ско-



рость 32 узла. Перед войной эти крейсера интенсивно использовались как учебные корабли для кадет, и каждый совершил несколько кругосветных плаваний. «Карлсруэ» получил повреждения от недостатка конструктивной прочности в одном из кругосветных плаваний и в апреле 1936 г. прошел ремонт с усилением в Сан-Диего, что увеличило его ширину, осадку и водоизме-



*Легкий крейсер «Кенигсберг»*

шение до 8350 т. С 1934 г. на все крейсера были установлены 533-мм торпедные аппараты, в 1935–36 гг. – треногие мачты, а в 1940 г. – 88-мм АА. В 1942 г. «Кёльн» получил катапульту с самолетом.

После начала войны «Кенигсберг» осуществлял минно-заградительные операции в Северном море. Во время вторжения в Норвегию он был назначен в 3-е оперативное соединение для захвата Бергена. Во время высадки крейсер получил повреждение от огня береговых батарей и оставался в Бергене для нужд местной обороны, в то время как все соединение вернулось в Германию. 10.04.1940 г. был тяжело повреж-



ден бомбами во время налета английской морской авиации. В связи с невозможностью ремонта он был разобран на месте в 1943 г.

«Карлсруэ» в первые месяцы войны использовался в качестве минного заградителя в Северном море. Во время Норвежской кампании входил в состав 4-го оперативного соединения для вторжения в Кристиансанд и Арендал. 9 апреля 1940 г. он был торпедирован английской подлодкой «Троян» в точке 58.04 СШ и 08.04 ВД. Получив тяжелые повреждения, он был через несколько часов добит немецким торпедным катером «Гриф».

«Кёльн» также вначале вел минно-заградительные операции, а затем в составе 3-го оперативного соединения принимал участие в Норвежской операции против Бергена. С 1940 г. по 1942 г. действовал на Балтике, а затем до 1943 г. входил в состав «давящих сил» в Норвегии. В 1944 г. стал учебным кораблем кадет на Балтике и нес эскортную службу в Норвегии. 3 марта 1945 г. во время ремонта на верфи ВМС в Вильгельмсгафене он был потоплен английской авиацией. Корабль сел на грунт, а из воды торчала только надстройка. 6 апреля он был официально выведен из строя, хотя позднее еще использовался как платформа для зениток. Разобран в 1946 г.

«ЛЕЙПЦИГ» – Вильгельмсгафен – заложен 28.04.1928 г. – (18.10.1929) – (8.10.1931) – затоплен 16.12.1946 г.

С началом войны «Лейпциг» проводил минно-заградительные операции в Северном море. 13 декабря 1939 г., ведя минные работы вместе с «Нюрнбергом», крейсер был торпедирован английской подлодкой «Салмон». Возвращаясь на базу, «Лейпциг» был вторично атакован английской подводной лодкой «Урсула», но две из трех торпед попали вместо него в шлюп F-9. Проведя несколько недель на ремонте в Киле, крейсер был переоборудован в учебный корабль с демонстрацией машинного отделения № 2, превращенно-



го в кубрик, а также половины котлов, что уменьшило его скорость с 32 до 24 узлов. С 1942 по 1943 г. корабль в качестве учебного действовал на Балтике. 15 октября 1944 г. корабль был протаранен «Принцем Ойгеном» и почти разрезан надвое у полуострова Хела. Ремонт был сделан лишь косметический. Корабль вышел из строя до конца войны. После войны был штабным кораблем германских тральных сил. 20.07.1946 г., нагруженный химическими снарядами, был затоплен в точке 57.53 СШ, 06.13 ВД.

«НЮРНБЕРГ» – Дойче Верке, Киль – 1934 г. – 6.12.1934 г., 2.11.1935 г., передан СССР в 1946 г.

После начала войны использовался в минно-заградительных операциях в Северном море. Он также был торпедирован вместе с «Лейпцигом», но отделался только повреждениями форштевня. Из-за ремонта не принимал участия в Норвежской операции. В 1941–42 гг. был учебным судном кадет на Балтике. Побывав в составе «давящего флота» в Норвегии, снова использовался в качестве учебного корабля с 1944 г. до окончания войны, оперируя на Балтике. В январе 1946 г. по решению Потсдамской конференции передан СССР и переименован в «Адмирал Макаров». Крейсер находился в строю на Балтике до 1959 г., а затем был разобран в 1967–68 гг. в Калининграде.

«ГРАФ ЦЕППЕЛИН» – Дойче Верке – заложен 28.12.1936 г. – 8.12.1938 г. – 1947 г.

«В» – Германиаверфь, Киль – ? – 1940 – ?

**Водоизмещение:** 28090 т.

**Главные размерения:** 250×31,5×7,2 м.

**Скорость:** 35 узлов/200000 л.с.

**Вооружение:** 80-мм бортовая и 37-мм палубная броня. 16×150-мм, 12–105-мм, 22–37-мм, 28–20-мм, 41–43 самолета.

**Экипаж:** 1760 человек, включая летчиков.

После 1933 г. Рейхсмарине предпринял первые робкие шаги к созданию авианосца. Первые проек-



ты составил инженер Вильгельм Хаделер, чья задача сильно осложнялась резким развитием авиатехники, спорами об авианосной концепции и недостатком опытных пилотов. В 1933–34 гг. был составлен первый проект авианосца в 22 000 т со скоростью 35 узлов, способным нести 55 самолетов. После англо-германского военно-морского соглашения решено было построить два авианосца водоизмещением 19 250 т, что составляло 35% авианосного тоннажа Англии. Отработка проекта была передана Дойче Верке, создавшей для этой цели специальное конструкторское бюро. Бюро работало в тесном контакте с флотом, но получало мало помощи от Люфтваффе, которое относилось к проекту без всякого энтузиазма и никак не могло определить технические требования на палубные самолеты. Общая концепция того времени заключалась в том, что авианосец должен быть способным защитить себя сам от надводных кораблей, а потому должен быть бронирован и вооружен как тяжелый крейсер. Подобный подход разделяла и Кригсмарине. Дальнейшие исследования привели к выводу, что авианосец должен быть способен защитить себя и от ночных атак эсминцев, для чего он должен нести соответствующую артиллерию. Визит немецких офицеров в 1935 г. на «Фьюриес» во время флотской недели не дал ничего, но зато посещение целой командой немецких специалистов авианосца «Акаги» позволило получить много полезных данных, использованных в окончательном проекте.

Авианосец «А» был заложен на стапеле, который освободился после спуска линейного крейсера «Гнейзенау». А между тем была создана рабочая модель электрического лифта, действующего на имитаторе качки и вибрации корабля. В то же время Люфтваффе создало такую же рабочую модель аэрофинишера в Травемюнде, выполнив 2500 испытательных посадок. Поскольку корабль со столь большими вертикальными размерениями должен был иметь большую парусность, в его носовой части для повышения ма-





невренности были смонтированы два вытяжных винта фирмы Войт-Шнейдер. Для того, чтобы минимизировать опасность пожара авиабензина, все не проводящие бензин части топливной системы были заполнены сухим газом высокого давления. Во всех ангарах была спринкерная система орошения. Но системы пенотушения не было. Размер дымовой трубы корабля был ограничен по высоте, чтобы авианосец мог проходить под мостом через Бельт. Первоначальный прямой форштевень был в 1939 г. заменен клиперным. Предполагалось оснастить «Граф Цеппелин» истребителями «Me-109Т» («Трегер») – палубной версией стандартного Me-109, и пикирующими бомбардировщиками Ю-87Г – морской версией пикировщика Ю-87. Первоначально предполагалось иметь на борту: восемь–десять Me-109, тринадцать Ю-87Г и 20 самолетов Фи-167 (Физелер). Позднее состав авиагруппы был модифицирован: двенадцать Бф-106Ф и 30 Ю-87Г. К началу Второй мировой войны корабль находился в 85–90% готовности. Его введение в строй предполагалось к середине 1940 г. Однако в мае 1940 г. строительство было приостановлено, чтобы высвободить ресурсы для программы подводного кораблестроения. 13 мая 1942 г. поступил приказ возобновить работы. Несмотря на то, что многие характеристики корабля выглядели явно устаревшими, авианосец был отбуксирован в Киль, где на нем были установлены новые асимметричные були, чтобы компенсировать новое оборудование, установленное на «острове» и полетной палубе. Все это привело к уменьшению скорости до 33,8 узла. 30 января 1943 г. работы были снова остановлены, а через три месяца «Цеппелин» был отбуксирован в Штеттин. Он был притоплен немцами в январе 1945 г., но поднят СССР в 1946 г. 27 сентября 1947 г. корабль был потоплен торпедами и артиллерией торпедных катеров и эсминца «Грозящий».

Строительство авианосца «В» протекало крайне медленно. Считалось, что любая модификация, необ-



ходимая в свете оперативного использования первого корабля, должна быть задействована еще при постройке второго. Работы, однако, полностью прекратились в марте 1940 г., и корабль был разобран на стапеле.

**«ЗЕЙДЛИТЦ»** – Дешимаг, Бремен – заложен 29.12.1936 г. – 36.01.1939 г. – затоплен 10.04.1945 г.

**Водоизмещение:** 18000 т (проектное).

**Главные размеры:** 199,5 / 217×32×7,9 м.

**Скорость:** 32 узла/130000 л.с.

**Вооружение:** 10–105-мм (5×2). 8–37-мм (4×2), 24–20-мм, 18 самолетов.

В течение Второй мировой войны Кригсмарине пыталась достроить французские авианосцы «Жофр» и «Пайнлеве», а также перестроить в авианосцы пассажирские лайнеры «Европа», «Потсдам» и «Гнейзенау». Но реально началась только одна перестройка. В июне 1942 г. в Бремене находился в 90% готовности крейсер «Зейдлиц» (типа «Хиппер»), и Гитлер, находясь под впечатлением японской атаки на Перл-Харбор и помня о причинах гибели «Бисмарка», 26 августа 1942 г. приказал переделать крейсер в авианосец. С корабля сняли надстройки и вооружение. Башни «В» и «С» были установлены в районе Лорана в качестве береговых батарей. После приказа Гитлера остановить строительство корпус корабля в 1943 г. был отбуксирован в Кенигсберг, где находился до конца войны. 10 апреля 1945 г., когда русские взяли город, корпус был затоплен. Как авианосец, корабль должен был нести авиагруппу из десяти Бф-109Г и восьми Ю-87Д.

**Тип:** 1934

«Z.1» – Дойче Верке, Киль – 18.8.1935 г. – потоплен 22.2.1940 г.

«Z.2» – Дойче Верке, Киль – 18.8.1935 г. – потоплен 13.4.1940 г.

«Z.3» – Дойче Верке, Киль – 30.11.1935 г. – потоплен 22.2.1940 г.



«Z.4» – Дойче Верке, Киль – 30.11.1935 г. – передан Англии в 1945 г.

**Водоизмещение:** 1625/3156 т.

**Длина:** 119,3 м.

**Скорость:** 38, 2 узла / 70000 л.с.

**Вооружение:** 5–127-мм (5×1), 4–37-мм, 8–533-мм ТА (2×4).

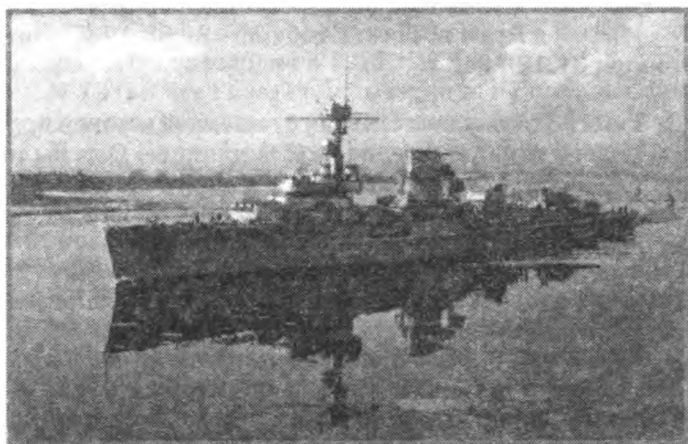
**Экипаж:** 315 человек.

Тип 1934 был первым в Кригсмарине типом эсминца, дав основу и всем последующим. Корабли были заложены между октябрем 1934 г. и январем 1935 г. и вошли в строй в начале 1937 г. После 1938 г. на кораблях были установлены ходовые мостики закрытого типа. № 4 («Рихард Байтцен») с 1940 г. нес треногую мачту и с 1944 г. – клиперный нос.

№ 1 («Леберехт Маас») и № 3 («Макс Шульц») были потоплены по ошибке собственной авиацией (He-111) северо-западнее Боркума.

№ 2 («Георг Тиле») затонул в Ромбакс-фиорде и был разобран в 1963 г. Погибло 315 человек.

№ 4 был передан Англии в 1945 г., в том же году продан и разобран в 1947 г.



*Легкий крейсер «Лейпциг» в Свинемюнде*



**Тип: 1934А**

«Z.5» – Дешимаг, Бремен – 24.03.1936 – передан Франции в 1946 г.

«Z.6» – Дешимаг, Бремен – 22.04.1936 – передан Франции в 1946 г.

«Z.7» – Дешимаг, Бремен – 16.07.1936 – потоплен 2.05.1942 г.

«Z.8» – Дешимаг, Бремен – 15.09.1936 – потоплен 25.01.1942 г.

«Z.9» – Германиаверфь, Киль – 27.03.1936 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.10» – Германиаверфь, Киль – 14.05.1936 – передан Англии в 1946 г.

«Z.11» – Германиаверфь, Киль – 08.07.1936 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.12» – Германиаверфь, Киль – 12.03.1937 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.13» – Блом и Фосс, Гамбург – 18.03.1937 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.14» – Блом и Фосс, Гамбург – 05.11.1935 – передан СССР в 1946 г.

«Z.15» – Блом и Фосс, Гамбург – 24.09.1936 – передан СССР в 1946 г.

«Z.16» – Блом и Фосс, Гамбург – 21.03.1937 – потоплен 31.12.1942 г.

Тип 1934А являлся слегка улучшенной версией предыдущего типа, примерно на 2 м длиннее. Они были заложены между мартом 1935 г. и январем 1936 г. и введены в строй между 1937 г. и 1939 г. С 1943 г. № 5 («Пауль Якоби») имел клиперный нос. С 1941 г. № 6 («Теодор Ридель») имел треногую мачту. №№ 10 («Ганс Лоди») и 15 («Эрих Штайнбринк») были модернизированы по стандарту «Барбара» в 1944–45 гг.

№ 5 был передан Английскому флоту в 1945 г. 2 февраля 1946 г. он был передан в Шербуре французскому флоту и переименован в «Десо». Отремонтированный в Бресте в 1946–47 гг. и оснащенный американским радаром, эсминец вошел в строй и с 1947 г.



по 1949 г. использовался для испытаний оружия. Разобран в 1951 г.

№ 6 был передан Англии, а затем также отдан французскому флоту в Шербуре 2 февраля 1946 г. и был переименован в «Клебер» (Д603). С 1948 по 1951 гг. корабль проходил ремонт и модернизацию в Шербуре, устанавливая американский радар и немецкую установку «Барбара». С 1951 г. эсминец служил в Средиземном море, с 1953 г. по 1957 г. находился в резерве и был продан на слом осенью 1958 г.

№ 7 («Герман Шоеманн») был обстрелян и поврежден крейсером «Эдинбург» при атаке на конвой PQ-15 и QP-11 и был затоплен взрывами глубинных бомб 2 мая 1942 г.

№ 8 («Бруно Хайнеманн») был потоплен по пути во Францию, подорвавшись на mine у Кале.

№ 9 («Вольфганг Зенкер») затонул в Ромбакен-фиорде и был разобран в 1960 г.

№ 10 был передан Англии, переведен в Портсмут 7 января 1946 г. и переименован в Р-38. Он служил как учебный корабль со смешанным англо-германским экипажем, затем служил плавказармой в Саутхемптоне. Разобран в 1949 г. в Сандерленде.

№ 11 («Бернд фон Арним») затонул в Ромбакси-фиорде и был разобран в 1962 г.

№ 12 («Эрих Гизе») также затонул в Ромбакси-фиорде, и его останки все еще находятся там.

№ 13 («Эрих Кельнер») затонул после обстрела у Дьюпвика.

№ 14 («Фридрих Ин») был передан СССР, переименован в «Прыткий», служил на Балтике и был исключен из списков 22 марта 1952 г.

№ 15 был также передан СССР и переименован в «Пылкий». Он служил на Балтике с 1946 г. по 1956 г., затем разоружен, использовался как плавказарма до 1958 г. и был разобран в 1960–62 гг.

№ 16 («Фридрих Экольт») был потоплен артогнем крейсера «Шеффилд» во время атаки на конвой JW-51B.



**Тип: 1936**

«Z.17» – Дешимаг, Бремен – 19.08.1937 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.18» – Дешимаг, Бремен – 01.12.1937 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.19» – Дешимаг, Бремен – 22.12.1937 – потоплен 13.04.1940 г.

«Z.20» – Дешимаг, Бремен – 15.06.1938 – передан СССР в 1946 г.

«Z.21» – Дешимаг, Бремен – 02.08.1938 – потоплен 10.04.1940 г.

«Z.22» – Дешимаг, Бремен – 20.09.1938 – потоплен 10.04.1940 г.

Заложенные в 1936–37 гг. и введенные в строй в 1938–39 гг., этот тип эсминцев являлся дальнейшим улучшением типа 1934 г. с водоизмещением 3415 т, длиной 123 м и скоростью 40 узлов (70 000 л.с.). Большинство эсминцев этого типа было потеряно в Нарвике.

№ 17 («Дитер фон Родер») погиб в Нарвике, и его останки еще лежат в порту.

№ 18 («Ганс Людемани») был потоплен в тот же самый день в Ромбакен-фиорде, и его останки также еще там.

№ 19 («Герман Кюнне») был затоплен в Хериянг-фиорде и был разобран между 1960–63 гг.

№ 20 («Карл Галстер») был передан СССР и переименован в «Прочный», служил на Балтике, 22 ноября 1954 г. переформирован в ПКЗ-99 и 25 июня 1956 г. исключен из списков и разобран.

№ 21 («Вильгельм Хайдкамп») и № 22 («Антон Шмит») погибли в Нарвике и еще находятся там.

**Тип: 1936А**

«Z.23» – Дешимаг, Бремен – 14.12.1939 – разобран в 1948 г.

«Z.24» – Дешимаг, Бремен – 07.03.1940 – потоплен 24.08.1944 г.



«Z.25» – Дешимаг, Бремен – 16.03.1940г. – передан Франции в 1946 г.

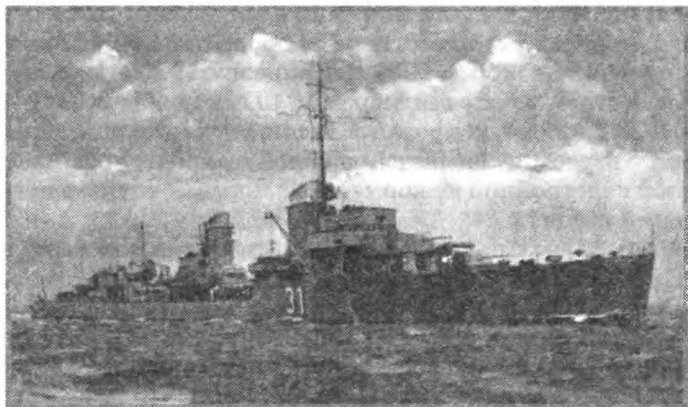
«Z.26» – Дешимаг, Бремен – 02.04.1940 – потоплен 29.03.1942 г.

«Z.27» – Германиаверфь, Киль – 01.08.1940 – потоплен 28.12.1943 г.

«Z.28» – Германиаверфь, Киль – 20.08.1940 – потоплен 06.03.1945 г.

«Z.29» – Германиаверфь, Киль – 15.10.1940 – затоплен 16.12.1946 г.

«Z.30» – Германиаверфь, Киль – 08.12.1940 – передан Англии в 1946 г.



*Эсминец «Эрих Штейнбринк»*

**Водоизмещение:** 3605 т (№ 25–27–3543 т, № 28 – 3519 т, № 29–30 – 3597 т).

**Длина:** 127 м.

**Скорость:** 38,5 узлов/70000 л.с.

**Вооружение:** 4–150-мм/50(4×1), 4–37-мм, 5–20-мм, 8–533-мм ТА (2×4).

**Экипаж:** 321 человек.

Тип 1936А был увеличенной версией типа 1936 г., специально спроектированный, чтобы нести тяжелые



150-мм орудия. Эти корабли иногда обобщаются как тип «Нарвик», что неправильно. Эта ошибка исходит из того факта, что с 1 декабря 1940 г. до августа 1944 г. некоторые из этих кораблей входили в 8-ю флотилию эсминцев, названную «Нарвик». Когда производство двухорудийных 150-мм башен типа С38 по промышленным причинам было отложено, на эсминцах были установлены одноорудийные 150-мм артустановки. Когда же башни были сделаны, ими заменили одноствольные установки на №№ 23, 24, 25 и 29. Однако опыт показал, что 150-мм снаряды с раздельным заряданием создают массу проблем на эминцах, нежели 127-мм унитары. Да и 97-тонные башни оказались слишком тяжелыми для таких кораблей и снижали их мореходные качества. Все корабли были заложены между ноябрем 1938 г. и апрелем 1940 г. и введены в строй между сентябрем 1940 г. и ноябрем 1941 г. № 28 был отбуксирован в Дешимаг для окончательного переоборудования в штабной эсминце с увеличенной надстройкой на корме и был прозван «пульмановский вагон».

№ 23 был поврежден английскими самолетами в Ла Паллисе 12 августа 1944 г. и выведен из строя. Окончательно разобран в 1948 г.

№ 24 был поврежден английскими бомбами у Ле Вердона и, хотя успел достичь порта, опрокинулся у стенки.

№ 25 был передан Англии, а 2 февраля 1946 г. передан французскому флоту в Шербуре и переименован в «Хоше» (Д602). Он находился в резерве в 1949–51 гг., а затем был модернизирован с одним 150-мм орудием на носу, зенитками по немецкому образцу «Барбара», французскими 550-мм торпедными аппаратами, американским радаром, Хеджегогом и т.п. 16 октября 1953 г. эсминце был введен в строй в Тулоне в качестве быстроходного эскортного корабля и использовался в качестве учебного корабля ПЛО. Выведенный в резерв 28 августа 1956 г., он был 2 января 1958 г. исключен из списков и разобран в 1961–62 гг.





№ 26 был потоплен во время атаки на конвой PQ-13 артогнем крейсера «Тринидад» и эсминцев «Фьюри» и «Эклипс».

№ 27 был потоплен в бою с крейсерами «Глазко» и «Энтерпрайз» при попытке провести в Германию блокадопрорыватель «Альстеруфер».

№ 28 был потоплен английской авиацией на Сасснитц Род. Он лежал на мелководье до 1950 г.

№ 29 в конце войны стоял на ремонте в Везермюнде. Он был передан США и затоплен в Скагерраке с грузом химических снарядов.

№ 30 после повреждения на mine 14 мая 1945 г. был выведен из строя в Осло. В 1945 г. был передан Англии, отбуксирован в Розайт, где использовался при испытаниях взрывчатки, в ходе которых и затонул.

**Тип:** 1936A (Мо6)

«Z.31» – Германиаверфь, Киль – 15.05.1941 – передан Франции в 1946 г.

«Z.32» – Германиаверфь, Киль – 15.08.1941 – выкинулся на мель 8.06.1944 г.

«Z.33» – Германиаверфь, Киль – 15.09.1941 – передан СССР в 1946 г.

«Z.34» – Германиаверфь, Киль – 05.05.1942 – затоплен 26.03.1946 г.

«Z.37» – Германиаверфь, Киль – 24.02.1941 – затоплен 24.08.1944 г.

«Z.38» – Германиаверфь, Киль – 05.08.1941 – передан Англии в 1946 г.

«Z.39» – Германиаверфь, Киль – 02.12.1941 – передан США в 1946 г.

**Водоизмещение:** 2603 т/3597 т.

**Длина:** 127 м.

**Скорость:** 38,5 узла/70000 л.с.

**Вооружение:** 5–150/50-мм, 2–37-мм, 10–20-мм, 8–533-мм ТА (2×4).

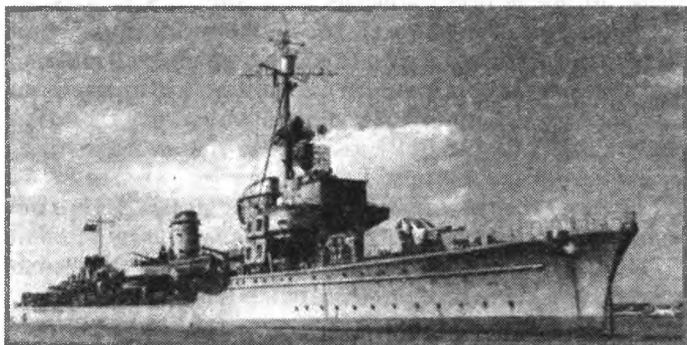
**Экипаж:** 321 человек.

**Проект** 1936A(Мо6).



Введенные в строй между апрелем 1942 г. и августом 1944 г., эти эсминцы были частью мобилизационной кораблестроительной программы военного времени.

№ 31 был передан Англии, а те 2 февраля 1946 г. передали его французскому флоту в Шербуре, где он был переименован в «Марсо». С 1948 г. по 1950 г. корабль прошел ремонт и модернизацию с установкой американского радара и пр. Эсминец находился в строю три года, затем переведен в резерв и продан на слом в 1958 г. Разобран в середине 60-х.



*Эсминец «Z.24»*

№ 32 был обстрелян и поврежден канадскими эсминцами «Хайда» и «Хурон» во время высадки союзников в Барфло и выкинулся на берег у Иль де Бас.

№ 33 был передан в 1945 г. Англии. Летом 1945 г. он был передан русским и переименован в «Проворный», служил на Балтике с 22 апреля 1958 г. (ПКЗ-49) и 27 октября 1961 г. был исключен из списков и разобран.

№ 34 был тяжело поврежден попаданием русской торпеды 16 апреля 1945 г. Передан США и 24 марта 1946 г. затоплен в Скагерраке с грузом химических снарядов.

№ 37 был затоплен в Бордо и разобран в 1949 г.



№ 38 был передан Англии и переименован в «Носач» (Р40) осенью 1945 г. Позднее, известный как Д107, он был выведен из строя в 1949 г. и продан на слом.

№ 39 также был передан англичанам, но 11 июля 1945 г. был передан американцам в Плимуте. Переведенный в Бостон, он использовался на испытаниях и осенью 1945 г. был идентифицирован как ДД939. В конце 1947 г. эсминец был продан Франции и отбуксирован в Касабланку, где и стоял с 1949 г. по 1951 г. Позднее был отбуксирован в Тулон и «каннибализирован» для нужд бывших немецких эсминцев в составе французского флота «Клебер», «Хош» и «Марсо». Остатки разобраны в 1964 г.

«Z.35» – Германиаверфь, Киль – 20.10.1942 – погиб на mine 12.12.1944 г.

«Z.36» – Германиаверфь, Киль – 15.05.1943 – погиб на mine 12.12.1944 г.

«Z.43» – Германиаверфь, Киль – ? 09.1943 – затоплен 03.05.1943 г.

«Z.44» – Дешимаг, Бремен – 20.01.1943 – потоплен 29.07.1944 г.

«Z.45» – Дешимаг, Бремен – уничтожен бомбами на стапеле.

**Водоизмещение:** 2527 т/3507 т.

**Длина:** 127 м.

**Скорость:** 38 узлов.

**Вооружение:** 5–127-мм (5×1), 8–37-мм, 16–20-мм, 8–533 -мм ТА (2×4).

**Экипаж:** 313 человек.

Помятуя о печальном опыте со 150-мм орудиями, эти корабли были вооружены традиционными 127-мм артиллерийскими установками типа С34.

№№ 35 и 36 во время минно-заградительной операции северо-восточнее Ревеля подорвались на собственном минном заграждении «Зигель» и погибли.

№ 43 был затоплен в бухте Гелтингер на мелководье и был разобран в 1953 г.



№ 44 был потоплен английскими авиабомбами в достроечном бассейне завода Дешимаг. Разобран в 1948 г.

№ 45 был поврежден бомбами на стапеле и окончательно разобран в 1946 г.

№№ 46, 47, 48, 49, 50 намечались к постройке, но были заложены только два первых, которые были разобраны на стапеле. № 51 был учебным кораблем с дизельной установкой. Заложен в 1943 г., спущен в 1944 г. Потоплен 21.03. 1945 г. у достроечной стенки и разобран в 1946–48 гг.

№№ 52–56 были заложены в 1943 г., но из-за бомбежек и нехватки материалов разобраны в 1944 г. на стапеле. Должны были иметь 3703 т, 132 м длину, скорость 37,5 узла, 6–128-мм универсальных орудий (3×2), 3–55-мм, 14–30-мм и 8–533-мм ТА.

**Экипаж :** 308 человек.

**Тип:** 1923

**Спуск** в 1926 г.

**Водоизмещение:** 1290 т.

**Длина:** 87 м.

**Скорость:** 33,6 узла.

**Вооружение:** 3–105-мм, 6–500-мм ТА (2×3).

**Экипаж:** 127 человек.

«Меве», «Грайф», «Зееадлер», «Альбатрос», «Кондор», «Фальке».

Сначала эти корабли классифицировались как эсминцы, но после спуска на воду эсминцев типа 1934 стали миноносцами. Они были построены в Вильгельмсгафене в 1924–25 гг. и вошли в строй в 1926–28 гг. В основе их лежал проект эсминцев Кайзеровского флота С113 и В114.

«Альбатрос» погиб 10.04.1940 г. после артиллерийской дуэли в Осло-фиорде.

«Зееадлер» был потоплен 13.05.1942 г. торпедой, полученной у Булони с английского торпедного катера. Торпеда попала в 4.09 на уровне кормовой трубы, миноносец развалился пополам и тут же затонул.



«Грайф» был потоплен авиацией при переходе 24.05.1944 г. из Шербура в Гавр. Экипаж был снят «Меве» и «Кондором». Едва экипаж оставил миноносец, как тот начал погружаться левым бортом. В 6.32 «Грайф» затонул. Погибло 2 человека, 2 получили ранения.

«Меве», «Фальке» и «Кондор» – все были потоплены при налетах авиации на Гавр соответственно 15 июня, 24 июня и 28 июня 1944 г.

**Тип:** 1924

**Спуски** 1927–28 гг.

**Водоизмещение:** 1320 т.

**Длина:** 92,6 м.

**Скорость:** 34,6 узла.

**Вооружение:** 3–105-мм, 6–500-мм (2×3).

**Экипаж:** 127 человек.

«Вольф», «Илтис», «Ягуар», «Леопард», «Лукс», «Тигер». Строились в Вильгельмсгафене. Введены в строй в 1928–29 гг.

«Тигер» погиб 27.08.1939 г. Незадолго до начала войны «Тигер» был направлен в Балтийское море для охранения судоходства. Идя без огней, он столкнулся у Борнгольма с эсминцем «Макс Шульц» и затонул за несколько минут, унеся на дно весь экипаж.

«Леопард» погиб 30.04.1940 г. в столкновении с минзагом «Пройзен» во время минно-заградительной операции у Скагеррака. Поломка руля произошла в тот момент, когда «Леопард» проходил перед носом «Пройзена», и в 0.38 «Пройзен» врезался в корму «Леопарда». Штевень «Пройзена» пробил правый борт до середины корабля в районе II отсека. Отсеки III и IV оказались затопленными. В офицерской кают-компании был убит корабельный гардемарин Маршалль, сын командующего флотом. Оставшийся экипаж принял на борт миноносец «Вольф». В 01.55 «Леопард» затонул.

«Лухс» был торпедирован 26.07.1940 г. английской подлодкой «Сеймс». Торпеда, предназначавша-



яся «Гнейзенау», попала лежащему по курсу выстрела «Лухсу» в борт на уровне котельного отделения, вблизи носовой трубы. Последовал мощный взрыв, и менее чем через минуту корма с еще работающими винтами ушла под воду. Через две минуты стал погружаться нос. Экипаж составлял 155 человек, из которых 53 были спасены «Илтисом» и «Ягуаром».

«Вольф» подорвался на mine и затонул у Дувра 08.01.1941 г. Погибло 13 человек экипажа.

«Илтис» был торпедирован у Булони английским торпедным катером 13.05.1942 г. и затонул через несколько минут в 4.04. Из 148 членов экипажа удалось спасти только 33 человека. Командир капитан-лейтенант Якобсон отказался от места на плоту и, спасая своих моряков, погиб вместе с кораблем.

«Ягуар» потоплен авиацией у Гавра 15.06. 1944 г. Получил четыре попадания бомб с «Ланкастеров» и затонул. Погибло 16 человек.

**Тип:** Т.1–Т.12

**Водоизмещение:** 1088 т.

**Длина:** 84,3 м.

**Скорость:** 35,5 узла.

**Вооружение:** 1–105-мм, 1–37-мм, 8–20-мм, 6–533-мм ТА (2×3).

**Экипаж:** 119 человек.

Заложенные в 1937 г. и введенные в строй в 1939–40 гг., эти корабли ошибочно называют «Эльбинг», поскольку строились на заводе в Шихау. Проект был очень удачным, миноносцы использовались для эскортной службы, охоты за подводными лодками и как минные заградители.

Т.1 был потоплен авиацией при ремонте на Дойче Верке в Киле 10.04.1945 г.

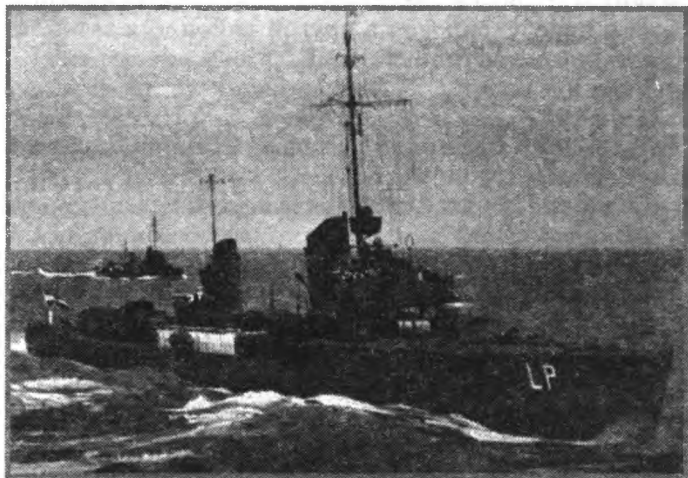
Т.2 был потоплен авиацией при ремонте в Бремене 29.07.1944 г. Поднятый в том же году, он был разобран в 1945 г.

Т.3 был потоплен авиацией у Гавра 19.09.1940 г., в 1941 г. был поднят и снова введен в строй. 14.03.1945 г.



погиб, подорвавшись на mine севернее полуострова Хела.

Т.4 был передан США в 1945 г., а 18.06.1948 г. передан Датскому флоту. В строй не вводился и был разобран в 1951 г.



*Миноносец типа 1934 «Леопард» до войны*

Т.5 подорвался на mine севернее полуострова Хела 14.03.1945 г.

Т.6 подорвался на mine восточнее Абердена 7.11.1940 г.

Т.7 потоплен авиацией в Дешимаге 29.07.1944 г., поднят в том же году и разобран.

Т.8 и Т.9 были затоплены 3 мая 1945 г. в бухте Страндер.

Т.10 потоплен авиацией в Готенгафене в доке 18.12.1944 г.

Т.11 передан Англии в 1945 г., а 2.02.1946 г. передан французам в Шербуре и переименован в «Бир Хаким». Служил во французском флоте до 5.10.1951 г., а затем разобран.



Т.12 передан СССР в 1945 г., переименован в «Подвижный», служил до 1954 г., а затем как учебное судно «Кит». В 1959 г. притоплен на Ладоге (Валаамские острова) после обеспечения испытания радиологического оружия. Летом 1991 г. поднят аварийно-спасательным отрядом Ленинградской военно-морской базы и перебуксирован в другой район для затопления как радиоактивный.

**Тип:** 1937

Т.13–Т.21. Строились на заводе Шихау в Эльбинге и введены в строй в 1941 г.

**Водоизмещение:** 1098 т.

**Длина:** 85,2 м.

**Скорость:** 35,5 узла.

**Экипаж:** 119 человек.

Т.13 потоплен авиацией в Скагерраке 10.04.1945 г. при эскорте «Ганзы».

Т.14 передан США, а затем французам в 1947 г., переименован в «Демпайр» и находился в строю до 8.10.1951 г., после чего продан на слом.

Т.15 потоплен авиацией при производстве ремонта в Киле 13.12.1943 г.

Т.16 тяжело поврежден авиацией при эскортировании «Ганзы», но добрался до Фредерикгафена, где 13.04.1945 г. был выведен из строя и позднее разобран.

Т.17 передан СССР и переименован в «Порывистый». В 1952 г. передан морской полиции восточной Германии и переименован в «Роза Люксембург». Разобран в 1957 г.

Т.18 потоплен 17.09.1944 г. на Балтике русской авиацией.

Т.19 передан США в 1945 г., в 1947 г. передан датскому флоту, но в строй не вводился и разобран в 1951 г.

Т.20 передан в 1945 г. Англии, а 2.02.1945 г. – французам в Шербуре. Переименован в «Баккара». Продан на слом 8.10.1951 г.

Т.21 передан США в 1945 г. 16.12.1946 г. затоплен в Скагерраке с грузом химических снарядов.





**Тип:** 1939

**Т.22–Т.36.**

**Водоизмещение:** 1754 т.

**Длина:** 105 м.

**Скорость:** 32 узла.

**Вооружение:** 4–105-мм, 4–37-мм, 12–20-мм, 6–533-мм ТА.

Построенные на заводе Шихау в Эльбинге, эти корабли были увеличенными и улучшенными вариантами предыдущей серии. В ходе войны они успешно использовались в качестве эскортных миноносцев.

Т.22, Т.30 и Т.32 погибли на немецком минном заграждении в Финском заливе 18.08.1944 г. из-за навигационной ошибки.

Т.23 передан Англии, а 2.02.1946 г. – Франции в Шербуре и переименован в «Ле Эльзасьен» (Т07). Отремонтированный в 1948–49 гг. корабль был в строю до 1952 г. как Д604. Продан на слом 9.06.1954 г.

Т.24 был потоплен английскими самолетами 24.08.1944 г. при несении сторожевой службы у Ла Вердона.

Т.25 и Т.26 были потоплены 28.12.1943 г. английскими крейсерами «Глазго» и «Энтерпрайз» во время попытки провести в Германию блокадопрорыватель «Альстеруфер».

Т.27 был затоплен после тяжелых повреждений и торпедного попадания в ходе боя с английскими торпедными катерами у побережья Англии 29.04.1944 г.

Т.28 передан Англии, а затем 2.02.1946 г. – французам в Шербуре. Переименован в «Ле Ларан» (Т08). Прошел ремонт и модернизацию. 105-мм орудие было перенесено с полубака на надстройку. Переклассифицирован в Д605, служил в качестве учебного судна и корабля ПЛО. Продан на слом 21.07.1959 г.

Т.29 был потоплен английскими крейсерами и эсминцами в бою у побережья Бретани 26.04.1944 г.

Т.31 был торпедирован 20.06.1944 г. в Финском заливе русскими торпедными катерами.



Т.33 передан СССР в 1946 г., переименован в «Примерный», с 1954 г. – в ПКЗ-63, разобран в Таллине в 1957–58 гг.

Т.34 подорвался на mine восточнее Арконы 20.11.1944 г. во время учебных стрельб.

Т.35 передан США в 1945 г. и переклассифицирован в ДД935. В 1947 г. продан Франции и «каннибализирован» для бывших немецких миноносцев в составе французского флота – «Ле Лоран» и «Л'Эльзасьен».

Т.36 подорвался на mine и был добит бомбами в Свинемюнде 4.05.1945 г.

**Тип:** 1940

**Т.61–Т.72.**

**Водоизмещение:** 2566 т.

**Длина:** 114,5 м.

**Скорость:** 34,8 узла.

**Вооружение:** 4–127-мм, 4–37-мм, 8–20-мм, 8–533-мм ТА.

**Экипаж:** 231 человек.

Строились на голландских заводах под машины, предназначенные для голландских эсминцев. Спущены в 1944 г. были только три: Т.61, Т.63 и Т.65. Отбуксированы в Германию для достройки, но Т61 был потоплен у голландского побережья авиаторпедой 12.09.1944 г. Все другие корабли остались в Голландии. Т.66 был уничтожен бомбой на стапеле в 1944 г. Котлы и машины были использованы после войны для голландских эсминцев.

**Тип:** 1941

**Т.37–Т.51**

**Водоизмещение:** 2155 т.

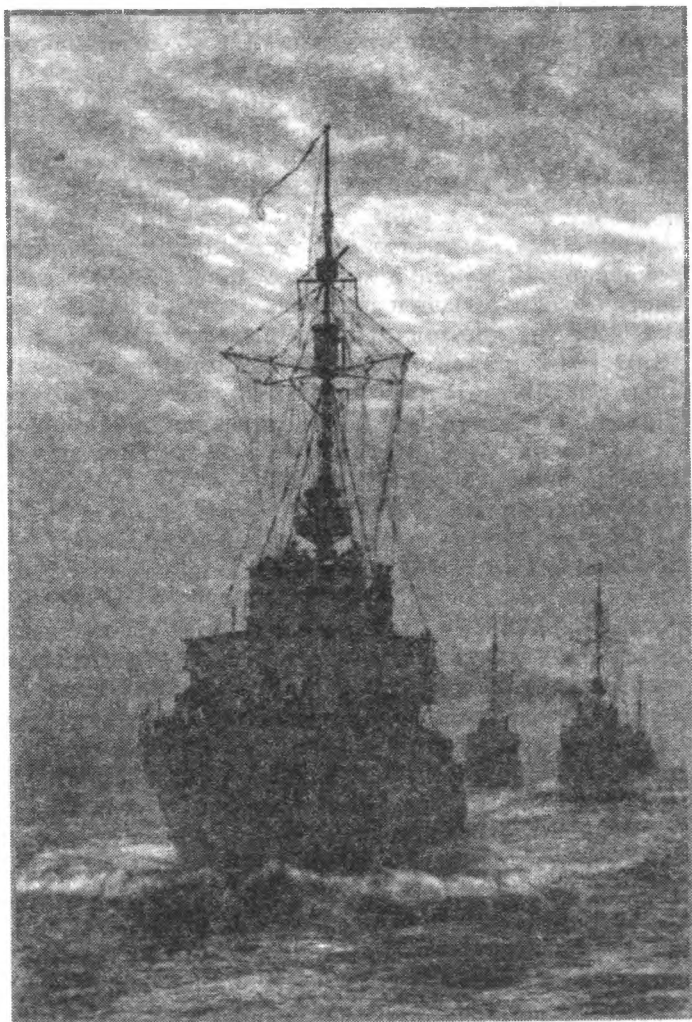
**Длина:** 105 м.

**Скорость:** 34 узла.

**Вооружение:** 4–105-мм, 6–533-мм ТА (2×3).

**Экипаж:** 210 человек.

Т.40–50 были уничтожены на стапеле в Эльбинге при эвакуации немцами Восточной Пруссии.



*Номерные миноносцы  
в кильватерном строю*



Т.37–Т.39 были почти закончены к концу войны и затоплены перед капитуляцией, а после войны разобраны.

## МОБИЛИЗОВАННЫЕ РЕЙДЕРЫ

«ОРИОН» – был самым тихоходным из немецких рейдеров – 13,5 узла. Утопил 5 судов (33 340 т) и был частично ответственен за гибель 5 других (41 138 т). С 1942 г. использовался как плавмастерская, а с 12.01.1944 г. – как учебно-артиллерийский корабль «Гектор». В марте 1945 г. служил как учебный корабль для кадет с возвращением названия «Орион». Потоплен английскими самолетами у Свинемюнде 4.05.1945 г. Разобран в 1952 г.

**Водоизмещение:** 15700 т.

**Длина:** 148 м.

**Вооружение:** 6–150-мм, 2–88-мм.

«АТЛАНТИС» – Шифф16 – Рейдер «С». Орудия со «Шлизена». Нес два гидросамолета He114В. Потопил или захватил 22 судна (145 968 т). 23.11.1941 г. затоплен экипажем после повреждений, полученных в бою с крейсером «Девоншир» в Южной Атлантике.

**Водоизмещение:** 17600 т.

**Длина:** 155 м.

**Скорость:** 16 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 4–533-мм ТА, 91 мина, 2 самолета.

«ВИДДЕР» – Шифф 21 – Рейдер «Д». Утопил 10 судов (58 644 т) во время 180-дневного рейда. С 1941–45 гг. использовался как плавмастерская, а после войны был передан Англии под именем «Улиссес».

В 1950 г. возвращен в Германию как «Фенхенхайм». 9.10.1955 г. сел на мель вблизи Бергена и затонул. Разобран на следующий год.



**Водоизмещение:** 16800 т.

**Длина:** 152 м.

**Скорость:** 14 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 2 самолета.

«ТОР» – Шифф 10, Рейдер «Е», орудия с «Дойчланда». Совершил два рейда: в первом утопил 12 судов (96 541 т), во втором утопил и захватил 10 судов (55 587 т). 30.11.1942 г. в Йокогаме, после взрыва на немецком судне обеспечения «Укермарк», на стоявшем у его борта «Торе» возник пожар, и корабль выгорел почти до тла.

**Водоизмещение:** 9200 т.

**Длина:** 122 м.

**Скорость:** 18 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 4 ТА, 1 самолет.

«ПИНГВИН» – Шифф 33 – Рейдер «F». Орудия с «Дойчланда». В течение 357-дневного рейда прошел 59 188 км, потопил 26 судов (136 642 т). Погиб 8.05.1941 г. в Индийском океане, потоплен английским крейсером «Девоншир». Погибли 341 человек.

«ШТИР» – Шифф 23 – Рейдер «J». Утопил 4 судна (30 728 т), но имел относительно короткую карьеру. Погиб 27.09.1942 г. в бою с американским судном типа Либерти «Стефен Гопкинс» в Южной Атлантике.

**Водоизмещение:** 11000 т.

**Скорость:** 14 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм.

«КОМЕТ» – Шифф 45. Прошел Северным морским путем. Утопил 10 судов (21 378 т). Вернулся в Норвегию 9.07.1941 г. При попытке прорваться английским каналом во второй рейд 14.10.1942 г. был потоплен торпедным катером МТВ236. Погиб весь экипаж.

**Водоизмещение:** 7500 т.

**Длина:** 115 м.

**Скорость:** 14 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 1 МТВ, 2 самолета.

**Экипаж:** 269 человек.



«МИХЕЛЬ» – Шифф 28 – Рейдер «Н». Утопил 15 судов (99 368 т) в своем первом 373-суточном рейде. Вернулся в Йокогаму 1.03.1943 г. Во втором 149-суточном рейде утопил только 3 судна (27 632 т). 17.10.1943 г. был торпедирован американской подводной лодкой «Тарпон» в Северной части Тихого океана.

**Водоизмещение:** 10900 т.

**Длина:** 132 м.

**Скорость:** 16 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 1–105-мм, 6–533-мм ТА, 1 МТВ (Есау), 2 самолета.

«КОРМОРАН» – Шифф 41 – Рейдер «С». Утопил и захватил 11 судов (68 274 т). Рейд продолжался 350 суток. В бухте Шарк был пойман крейсером «Сидней» 11.11.1941 г., но не опознан. После неосторожного сближения «Сидней» был внезапно обстрелян и торпедирован. В результате обмена залпами оба корабля погибли. Экипаж «Корморана» на шлюпках добрался до австралийского побережья и сдался в плен.

**Водоизмещение:** 19900 т.

**Вооружение:** 6–150-мм, ТА, МТВ, 360мин.

«КОРОНЕЛЬ» – Шифф 14. При попытке прорваться через канал 7.02.1943 г. был поврежден бомбами у Дюнкерка. Вернулся в Германию и был переделан в корабль управления.

**Водоизмещение:** 12700 т.

**Длина:** 134 м.

**Скорость:** 16 узлов.

**Вооружение:** 6–150-мм, 3 самолета.

**Экипаж:** 350 человек.

«ШИФФ-5» – позднее «Ганза» – учебное судно кадет на Балтике. Передан Англии в 1945 г. под именем «Эмпайр Хамбер». Разобран в 1971 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ .....	5
I Даунинг-стрит, 10 .....	5
II На борту «Тирпица» .....	11
«БИСМАРК» .....	26
Приложение .....	71
«ТИРПИЦ» .....	76
«ГНЕЙЗЕНАУ» .....	116
«ШАРНХОРСТ» .....	153
Злой рок «Шарнхорста» .....	189
ПРОЩАЙ? КИЛЬВАТЕРНЫЙ СТРОЙ! .....	193
Судьбы кораблей Кайзер и Кригсмарине .....	193

**Бунич Игорь Львович**  
**ЛИНКОРЫ ФЮРЕРА**

Редактор *Д. Васильев*  
Художественный редактор *А. Сауков*  
Компьютерная верстка *Н. Миронова*  
Корректор *Н. Крамер*

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р., 15.  
Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, 18, к. 5.  
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Подписано в печать с готовых диапозитивов 28.03.2006.  
Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Гарнитура «Букмен». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44.  
Тираж 5 000 экз. Зак. № 3111.

Отпечатано в полном соответствии с качеством  
предоставленных диапозитивов в ОАО «Тульская типография».  
300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.  
**OCR - Давид Титиевский, февраль 2017 г., Хайфа**





**Новая книга Игоря Бунича «Линкоры фюрера» — это захватывающее и талантливое описание очередной попытки завоевания мирового господства на море во Второй мировой войне.**

**Это целая серия боевых эпизодов, которые, казалось, роковым образом качнут чашу весов в ту или иную сторону...**

**«Бисмарк», «Тирпиц», «Шархорст», «Гнейзенау» — основные, но не единственные герои этого повествования — предстанут перед вами своей яркой и драматической судьбой. Книга публикуется впервые.**

ISBN 5-699-16221-1



9 785699 162215

08 06

49-00

ИСТОРИЧЕСКИЕ  
БЕСТСЕЛЛЕРЫ  
ИГОРЯ БУНИЧА



Новая книга Игоря Бунича «Линкоры фюрера» — это захватывающее и талантливое описание очередной попытки завоевания мирового господства на море во Второй мировой войне.

Это целая серия боевых эпизодов, которые, казалось, роковым образом качнут чашу весов в ту или иную сторону...

«Бисмарк», «Тирпиц», «Шарнхорст», «Гнейзенау» — основные, но не единственные герои этого повествования — предстанут перед вами своей яркой и драматической судьбой. Книга публикуется впервые.

ЛИНКОРЫ  
ФЮРЕРА



ИГОРЬ

БУНИЧ

# ЛИНКОРЫ ФЮРЕРА



СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА



9 785699 162215

60 60  
49-00