

С.В.Сулига

ЛИНКОРЫ «ШАРНХОРСТ» И «ГНЕЙЗЕНАУ»

Германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» – одни из самых знаменитых кораблей – участников Второй мировой войны. Они доставили немало хлопот «владычице морей», активно действуя в Атлантике и Заполярье, но в конце концов оба были уничтожены. Сразу же после потопления «Шарнхорста» командующий британским Флотом метрополии адмирал Брюс Фрэйзер сказал офицерам своего флагманского корабля: «Я надеюсь, что любой из вас, кому когда-либо придется вести свой корабль в бой с намного сильнейшим противником, будет командовать так же доблестно, как сегодня командовали «Шарнхорстом». Пожалуй, столь высокой оценки, прозвучавшей из уст неприятеля, не удостоился больше ни один линкор в мире...



ЛИНКОРЫ «ШАРНХОРСТ» И «ГНЕЙЗЕНАУ»

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ

С.В.Сулига

**ЛИНКОРЫ
«ШАРНХОРСТ» И «ГНЕЙЗЕНАУ»**



МОСКВА

КОЛЛЕКЦИЯ • ЯУЗА • ЭКСМО

2006

ББК 68.54

С89

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Сулига С.В.
С89 Линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». — М.: Коллекция, Яузा, ЭКСМО, 2006. — 112 с.: ил.

ISBN 5-699-14979-1

Германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» — одни из самых знаменитых кораблей — участников Второй мировой войны. Они доставили немало хлопот «владычице морей», активно действуя в Атлантике и Заполярье, но в конце концов оба были уничтожены. Сразу же после потопления «Шарнхорста» командующий британским Флотом метрополии адмирал Брюс Фрейзер сказал офицерам своего флагманского корабля: «Я надеюсь, что любой из вас, кому когда-либо придется вести свой корабль в бой с намного сильнейшим противником, будет командовать так же доблестно, как сегодня командовали «Шарнхорстом». Пожалуй, столь высокой оценки, прозвучавшей из уст неприятеля, не удостоился больше ни один линкор в мире...

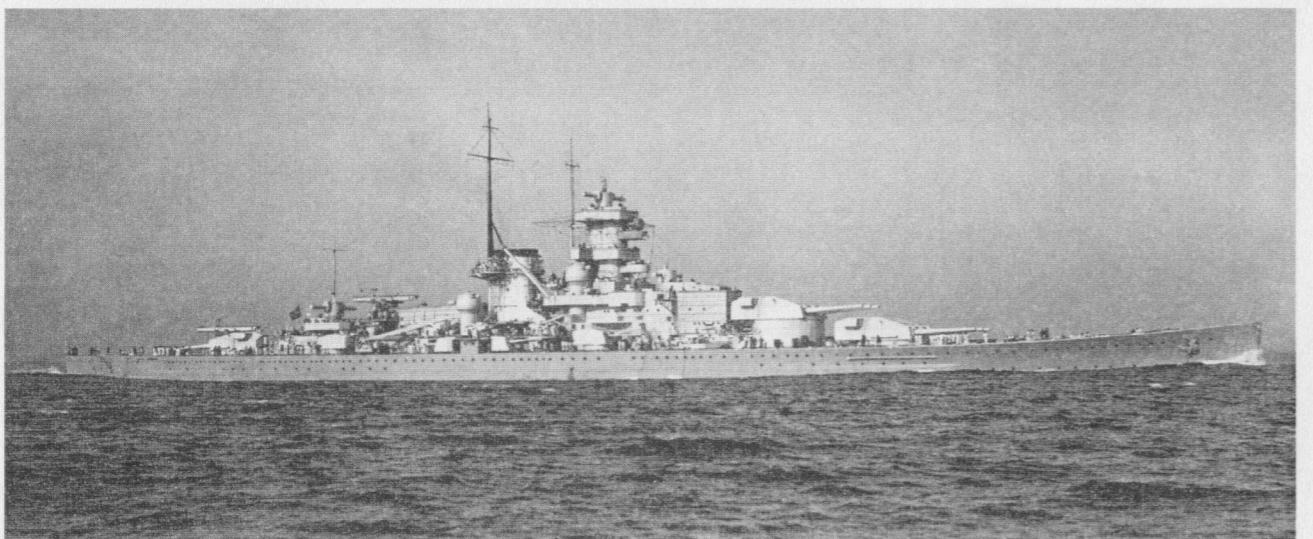
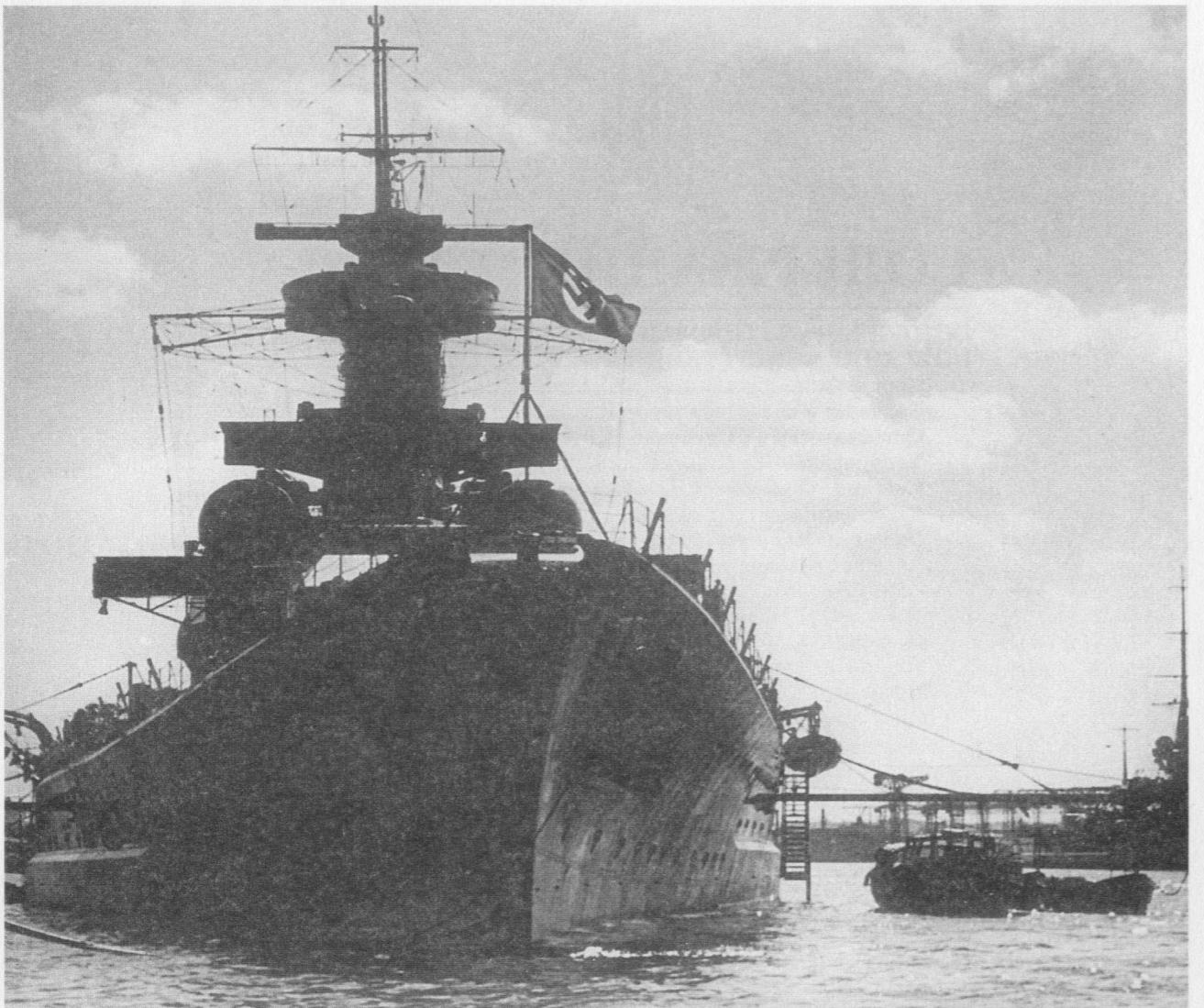
ББК 68.5

ISBN 5-699-14979-1

© С.В.Сулига, 2006.
© ООО «Коллекция», 2006.
© ООО «Издательство «Яузा», 2006.
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2006.

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ	6
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	12
Корпус	12
Броневая и подводная защита	16
Остойчивость и разделение на отсеки	22
Вооружение	24
Система управления стрельбой	33
Радиолокация	35
Энергетическая установка	36
Внешние отличия	39
Окраска	39
СЛУЖБА «ШАРНХОРСТА» И «ГНЕЙЗЕНАУ»	42
История службы	42
Первые месяцы войны	54
Вторжение в Норвегию (операция «Везерюбунг»)	58
Операция «Юно»	62
Действия в Атлантике (операция «Берлин»)	71
Брестская группа	77
Прорыв через Ла-Манш (операция «Перберус»)	83
Роковая бомба	88
Реконструкция «Гнейзенау»	90
Операции «Шарнхорста» на Севере	94
Последний бой «Шарнхорста» (операция «Остфронт»)	97
ОЦЕНКА ПРОЕКТА	107



Немецкие линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» по праву считаются одними из самых известных кораблей Второй мировой войны. Редко кому из их современников удалось участвовать в таком количестве операций, где блестящие успехи чередовались с тяжелыми повреждениями. Королевский флот Великобритании, которому больше других досаждали эти два корабля, не раз устраивал настоящую охоту за «Шарнхорстом» и «Гнейзенау», независимо от того, находились ли они в море или стояли в базах. На первом этапе войны им везло, хотя они не раз испытывали на себе удары снарядов, торпед, бомб и мощных донных мин. По числу полученных повреждений это были настоящие «рекордсмены» среди всех боевых кораблей мира. Но каждый раз высокое качество постройки и великолепная выучка экипажа позволяли «Шарнхорсту» и «Гнейзенау» благополучно выходить из такого рода переделок и после ремонта вступать в строй, заставляя лордов британского Адмиралтейства ломать голову над тем, каким бы еще способом покончить с ненавистным противником. Временами более 10% всех английских бомбардировщиков были заняты исключительно «Шарнхорстом» и «Гнейзенау». А число погибших в атаках на эти корабли самолетов доходит до двух сотен. «Шарнхорст» запомнился в военно-морской истории еще одним уникальным достижением: он сумел добиться попадания в противника с невероятной дистанции — более 24 км. Этот рекорд не смогли побить даже линкоры с более мощным главным калибром и самыми совершенными системами управления стрельбой.

Став первыми линейными кораблями германского флота, построенными в межвоенный период, «Шарнхорст» и «Гнейзенау»* унаследовали имена прославившихся в 1914 году броненосных крейсеров эскадры адмирала Шпее. Этим как бы подчеркивалось, что от них ожидают не менее громких успехов на ниве рейдерства — ведь численно слабейший немецкий флот не мог рассчитывать на другой способ ведения войны на море. И, думается, они превзошли своих предшественников, хотя и не потопили ни одного крупного артиллерийского корабля в честной дуэли.

Тем не менее, участия «Гнейзенау» и «Шарнхорста» была все же предрешена. Первый, поврежденный авиацией в Киле, так и простоял в тыловой базе до конца войны, постепенно — по мере ухудшения обстановки на сухопутных фронтах и роста неприязни Гитлера к своим линкорам и крейсерам — превращаясь в беспомощный блокшив. Второму «повезло» больше — он погиб в последнем классическом морском сражении германского флота. Не имея в нем никаких шансов не только на успех, но и на спасение, «Шарнхорст» заслужил искреннее уважение противника.

Но не только боевой историей запомнились «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Их проект, характеризовавшийся высокой скоростью, мощной защитой и довольно сильным вооружением при относительно небольшом водоизмещении, произвел впечатление на многие морские державы. Фактически это были последние в мире линейные крейсера в том виде, как их традиционно представлял немецкий флот. Желание иметь аналогичные корабли побудило руководство США, Японии, Нидерландов и особенно СССР санкционировать работы по их созданию. Эти последователи «Шарнхорста» отличались более высокой скоростью, иногда более мощным вооружением, но несомненно худшей защитой, что делало их морально устаревшими еще до закладки. Ведь главным козырем «немцев» была именно защита, что и подтвердил сам «Шарнхорст» в своем последнем бою. Расстрелянный практически в упор тяжелыми 356-мм снарядами, он пошел на дно только после попадания 11 торпед с британских эсминцев и крейсеров. Для сравнения можно напомнить, что гигантский японский «Ямато», вдвое больший по водоизмещению, погиб, получив такое же количество авиационных торпед, имевших, к тому же, меньшую «убийственную» силу. Да и условия, в которых пришлось вести бой и бороться за живучесть экипажам этих кораблей, нельзя даже сравнить — одинокий рейдер в штормовом декабрьском Норвежском море полярной ночью и идущий в составе соединения провозглашенный «непотопляемым» гигант в почти спокойных апрельских водах Тихого океана.

Слева
вверху:
«Шарнхорст» в
Кильской бухте,
апрель 1939 г.

Слева
внизу:
«Шарнхорст» во
время проведения
испытаний,
13 апреля 1939 г.

*Герхард Иоганн фон Шарнхорст (1755—1813) — прусский генерал, в 1807—1811 гг. начальник Генштаба, в 1813 г. был начальником штаба в армии генерала Г. Блюхера.
Август Вильгельм Антон граф Нойдхардт фон Гнейзенау (1760—1831) — прусский фельдмаршал, граф (1814). Вместе с Шарнхорстом проводил реорганизацию прусской армии после 1807 г., в 1813—1815 гг. был начштаба у Блюхера, а с 1830 г. — главнокомандующий прусской армией.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

После окончания Первой мировой войны Версальский договор запрещал Германии строить боевые корабли водоизмещением свыше 10 000 т*, а личный состав флота ограничивался полутора тысячами офицеров и 15 тысячами прочих чинов. Германский морской штаб хотел заменить некоторые из старых додредноутов, составлявших после войны основу флота, и в Рейхстаге молодой Веймарской республики начались жаркие дебаты по поводу того, как лучше использовать разрешенный Версальским договором тоннаж. Выявились серьезные разногласия между различными политическими фракциями — многие не желали возврата к мощному флоту времен Тирпица и не хотели слышать даже об ограниченной кораблестроительной программе по замене старых кораблей. После нескольких лет обсуждения флоту, наконец, разрешили построить первые броненосцы, но с полным соблюдением версальских ограничений. Это были дизельные корабли стандартным водоизмещением, как всех заверяли немцы, в 10 000 т (головной «Дойчланд»), достаточно мощные (6 283-мм орудий в двух

башнях и 8 одиночных 150-мм), чтобы иметь дело с любыми крейсерами, кроме линейных, и достаточно быстроходные (26 узлов), чтобы уйти от любого линкора того времени. Они произвели должное впечатление на военно-морские круги, где их тут же окрестили «карманными линкорами». Однако в начале 1930-х годов кораблестроительные программы Франции и СССР заставили германских политиков подумать о строительстве боевых кораблей, выходивших за рамки Версальских ограничений.

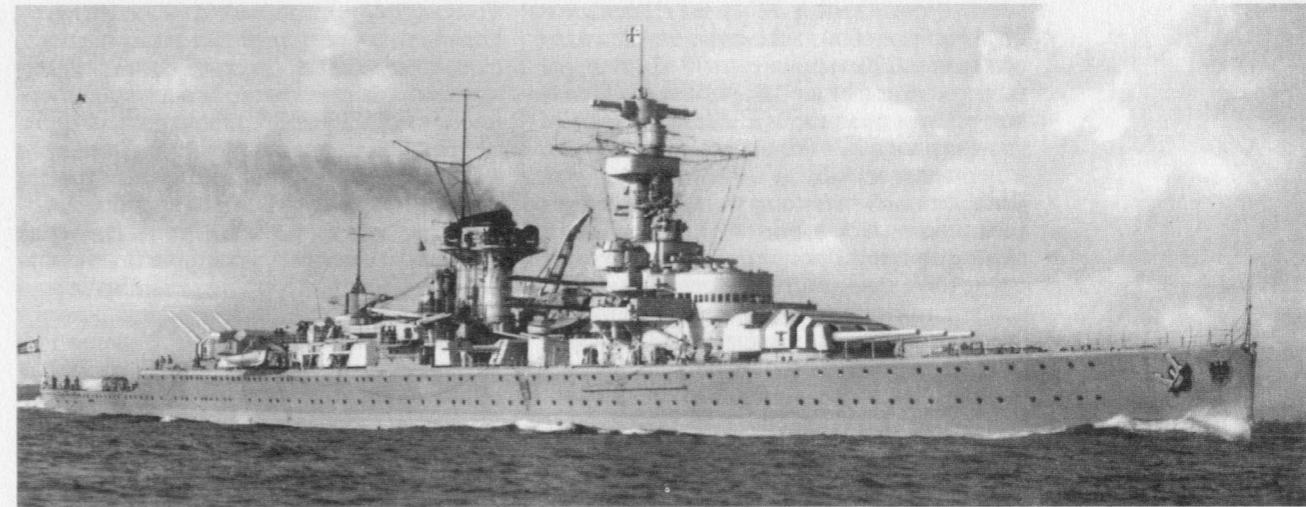
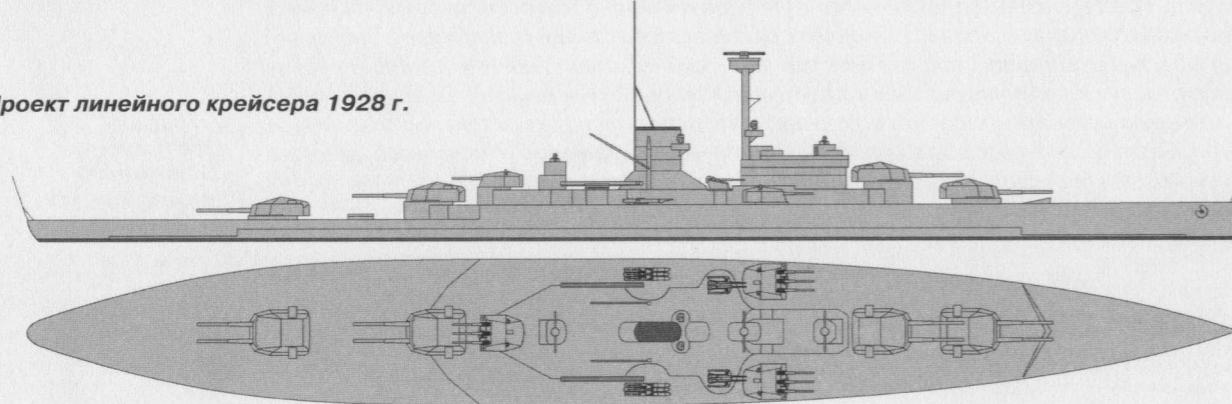
В Кораблестроительном отделе германского флота, как и в аналогичных структурах возможных противников, внимательно следили за развитием военного кораблестроения за рубежом. Тщательно изучались новые корабли различных классов, которые строили ведущие морские державы. В 1928—1929 годах немцы разработали несколько проектов боевых кораблей, в которых учитывались призыва Великобритании ограничить размер и калибр орудий линкоров по сравнению с Вашингтонскими лимитами (вместо 35 000 т стандартного водоизмещения и орудий не выше 406 мм предлагались 25 000 т и 305-мм калибр). Главная трудность этой работы заключалась в том, чтобы втиснуть как можно большее число 305-мм орудий в корпус со стандартным водоизмещением 17 000—25 000 т. Такой корабль мог бы без труда справиться с многочисленными тяжелыми крейсерами, которые тогда строились всеми морскими державами. Проект отличался легкой броневой защитой и почти полным отсутствием противоторпедной, поскольку ставка делалась

Проект линейного крейсера 1928 года

Водоизмещение, т:	
стандартное	17 500
проектное	19 192
полное	21 000
Длина x ширина по ватерлинии	
x высота корпуса, м	206 x 25 x 13,3
Осадка, м	7,8
Вооружение	8 305-мм (4x2), 8 150-мм (8x1), 4 88-мм зенитки
Бронирование, мм	пояс 100, палуба 30–20
Мощность, л.с.	160 000
Скорость, узлы	34

*Здесь и далее — английские «длинные» тонны по 1016 кг.

Проект линейного крейсера 1928 г.



«Карманный линкор»
«Дойчланд».

на скорость и огневую мощь. Ему явно не хватало сбалансированности между атакующими и оборонительными элементами, что особенно бросалось в глаза при сравнении с 26 200-тонными линейными крейсерами типа «Дерфлингер» предвоенной постройки, которые также несли по 8 305-мм орудий. Причина заключалась в использовании 4 башен главного калибра и мощной энергетической установки, занимавшей много места и веса. Проект до конца так и не проработали, так как германские конструкторы поняли, что для получения скорости выше 30 узлов нужно уменьшить число 305-мм башен, используя трех- или четырехорудийные установки, или снизить калибр. Но все равно чувствовалась необходимость повышения водоизмещения, чтобы получить сбалансированный проект с требуемыми характеристиками.

Но пока официально действовали Версальские ограничения, немцам ничего не оставалось, как продолжать тиражировать столь удачные дизельные «дойчланды», попытавшись в кратчайшие сроки заменить все 6 разрешенных флоту броненосцев. Однако после закладки третьего корабля появились сведения о новом французском проекте с более высокой скоростью и мощным вооружением из восьми 330-мм орудий (будущий «Дюнкерк»), который делал все «карманные линкоры» морально устаревшими. Первая реакция главнокомандующего флотом адмирала Эриха Редера заключалась в попытке увеличить водоизмещение 4-го и 5-го кораблей до 15 000—18 000 т и добавить на них третью башню ГК.

В ноябре 1932 года Редер и министр обороны генерал Гренер пришли к согла-

*Капитальными (capital ships) с начала XX века стали называть корабли, постройка которых требовала больших вложений финансов, т. е. «капиталов». Сначала к ним относили линкоры и линейные крейсеры, затем — авианосцы. В современных англоязычных справочниках этот термин можно встретить применительно к ударным авианосцам и стратегическим подводным ракетоносцам. — Прим. автора.

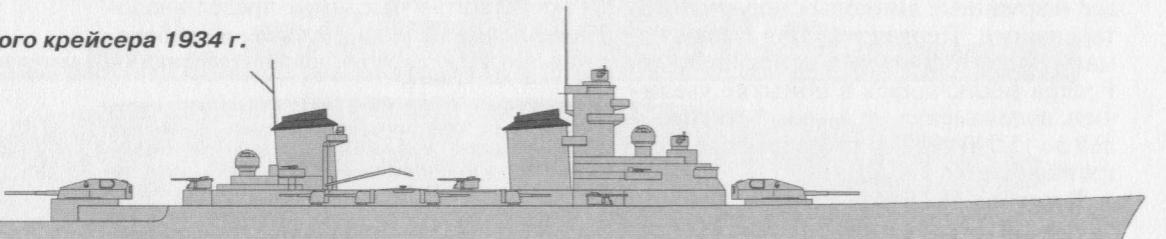
живать попадания 330-мм фугасных и 203-мм бронебойных снарядов. Для этого хватало 220-мм пояса и 80-мм палубы (со скосами, по старой привычке). В связи с ростом опасности атак с воздуха высказывалось желание забронировать еще и верхнюю палубу — хотя бы до 50 мм. Дискуссии по главному калибру, в основном, сводились к поиску компромисса между лучшей бронепробиваемостью и разрушительным воздействием, с одной стороны, и скорострельностью с другой. Тогда посчитали, что девять 283-мм орудий лучше, чем шесть 330-мм, а переход на больший калибр обоснован, если удастся разместить не менее восьми стволов. Нельзя было забывать и о самих башнях. В наличии имелись только 283-мм 3-орудийные, а все другие нужно было еще спроектировать, испытать и запустить в производство. На разработку новой установки ГК требовался год, на остальное еще 3,5. Всего рассматривалось три базовых проекта: 18 000-тонный, 22 000-тонный (оба с 283-мм орудиями) и 26 000-тонный с 330-мм орудиями, стоимость которых составляла 120, 150 и 180 млн. марок соответственно. Наиболее радикально настроенные адмиралы, вроде начальника морской артиллерии Грооса, горячо высказывались в пользу 26 000-тонного проекта с 330-мм орудиями, подчеркивая, что паритет с Францией главное всего. Однако этот проект «тянулся» за собой новые проблемы. Построить такой корабль можно было только на слипе №2 в Вильгельмсхафене, а доковать только в Бремерхафене и Гамбурге.

Требования к проекту 26 000-тонного линейного крейсера 1934 года

Стандартное водоизмещение: 26 000 т
Вооружение: 283-мм орудия модели 1934 г.,
150-мм орудия и 105-мм зенитки
Максимальная скорость: 30 узлов
Дальность плавания: 10 000 миль при 14 узлах
Защита: по меньшей мере должна выдерживать огонь «Дюнкерка» (330-мм орудия), как можно лучшая защита от бомб и торпед.

Примечание: водоизмещение указано в английских «длинных» тоннах (по 1016 кг).

Проект линейного крейсера 1934 г.



То есть при постройке нескольких таких кораблей следовало также раскошелиться на новые доки. В конце концов Редер приказал более подробно проработать проект в 26 500 т со следующими вариантами расположения 330-мм орудий: 4x2, 2x4 и 3x3. В крайнем случае разрешалось применить 305-мм калибр. Работы следовало закончить к концу 1934 года и тогда же планировалось заложить головной корабль.

Когда в 1933 году к власти в Германии пришел Адольф Гитлер, он дал ясно понять адмиралу Редеру, что не намеревается подобно адмиралу фон Тирпицу строить свою морскую политику на прямом вызове британской морской мощи, а считает более важным противостоять кораблестроительным программам Франции. Он разрешал построить 4-й и 5-й броненосные корабли типа «Дойчланд», обозначенные «D» и «E», но только с усиленной защитой при сохранении лимита водоизмещения 19 000 т и вооружения из двух трехорудийных 283-мм башен. На конференции в июне такой проект с 220-мм поясом, 70–80-мм главной и 35–50-мм верхней бронепалубами стал предметом детального обсуждения. В частности, предлагалось повысить боезапас ГК до 150–160 снарядов на орудие, вспомогательную 150-мм батарею расположить в 4 спаренных башнях для лучшей подачи боезапаса и защиты прислуго, а тяжелую зенитную усилить с трех 88-мм стволов на «Дойчланде» до четырех или до трех спарок при росте боезапаса до 200 выстрелов на ствол. Торпедные аппараты сохранились. Новые корабли получались на 5 м длиннее «Дойчланда», осадка возрастала до 7–8 м. Один из них следовало оснастить в качестве флагмана флота, а вопрос выбора ЭУ оставался открытым, поскольку испытания «Дойчланда» уже показали недостатки дизелей (шум и вибрация).

Осенью 1933 года дискуссии по проекту продолжились. Теперь критиковалось расположение 150-мм орудий в башнях, барбеты которых не доходили до главной бронепалубы, что делало башни очень

уязвимыми. Тем более, что при удачном попадании из строя выходило сразу два орудия. Разработка проекта таких башен заканчивалась, и их можно было заказывать уже в январе 1934 года. Зенитное вооружение хотелось усилить до 4 или 5 спарок при четырех директорах, расположенных как на крейсере «Нюрнберг». Зато целесообразность наличия торпедных аппаратов теперь подверглась сомнению. Защита усиливалась за счет увеличения брони барбетов башен ГК до 220 мм, но с ЭУ и, следовательно, дальностью плавания еще не определились. Спустя неделю после этого совещания, 18 октября, было решено выдать заказы на постройку двух 19 000-тонных броненосных кораблей, официально выдавая их за 10 000-тонных последователей «Дойчланда». Позже в протоколе совещания цифра «19 000» была зачеркнута и от руки исправлена на «17 000», очевидно, чтобы быть поближе к Версальским лимитам. Вооружение состояло из 6 (2x3) 283-мм, 8 (4x2) 150-мм и 8 (4x2) 88-мм орудий.

В декабре снова вернулись к вопросу главного калибра. В бюджет заложили 1,4 млн. марок на разработку нового 330-мм орудия, но затем в попытке завоевать расположение англичан Редер снова решил вернуться к 305-мм калибру. Спустя месяц столь долгое ожидание вооружения ГК (примерно до мая 1939 года) сочли неразумным, и 25 января 1934 года военная верфь в Вильгельмсхафене и фирма «Дойче Верке» в Киле получили заказы на постройку теперь уже 18 000-тонных броненосных кораблей «D» и «E», которые заложили 14 февраля под строительными номерами 125 и 235.

В 1934 году Франция объявила о закладке второго линейного крейсера типа «Дюнкерк» — «Страсбурга», и нужно было срочно принимать ответные меры. Гитлер дал добро на добавление третьей башни и увеличение водоизмещения до 26 000 т. Постройку броненосцев прекратили 5 июля, а конструкторы приступили к перепроектированию, которое по самым оптимистичным оценкам не могло быть закончено ранее октября 1935 года. Новые требования включали 28-узловую продолжительную скорость и 30-узловую полную, защиту цитадели от 330-мм орудий в диапазоне дистанций 15–20 км, противоосколочную защиту оконечностей, три башни ГК (одна в носу и две в корме), четыре двухорудийных 150-мм при отсутствии торпедных аппаратов. Тогда же впервые высказали предложе-

ние предусмотреть в проекте возможность после достройки замены трехорудийных 283-мм башен на спаренные 330-мм или 380-мм калибра. Вскоре от оборонительного расположения башен ГК отказались, предпочтя более привычную схему с двумя башнями в носу. Что касается механизмов, то симпатии склонились в пользу турбин и высокотемпературных котлов, поскольку только такая ЭУ могла обеспечить скорость 30 узлов.

Так и родилась проектная концепция для «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Новые корабли не были последователями прекрасных немецких линейных крейсеров Первой мировой войны, а являлись просто увеличенными «броненосными кораблями» 1920-х годов, порожденными ограничениями Версальского договора. Даже состав батареи среднего калибра диктовался орудиями, уже изготовленными для 4-го и 5-го кораблей типа «Дойчланд». Всего имелось восемь однородных 150-мм палубных установок со щитами (по 4 на корабль), ставших не самым удачным дополнением к бронированным двухорудийным башням, число которых из-за этого пришлось ограничить (также по 4). Корабли получили мощную броневую защиту, но без традиционной для германских линейных крейсеров и линкоров первой мировой войны верхней цитадели. Предусматривалось использование не только готовых 150-мм орудий, но и части оборудования, предназначавшегося для 4-го и 5-го броненосных кораблей. Хотя немцы официально называли «Шарнхорст» и «Гнейзенау» линкорами, они по сути являлись линейными крейсерами с мощной защитой, высокой скоростью и умеренным, по тогдашним меркам, калибром главных орудий*. Проект этих, фактически переходных, кораблей стал развитием «броненосца» «Дойчланд» и нес на себе следы технических ограничений и политических соображений. Хотя при перепроектировании немцы, естественно, использовали свой опыт в создании крупных быстроходных и мощно защищенных линейных крейсеров времен минувшей войны.

До начала постройки Гитлер захотел по этому поводу успокоить Британию. Желая иметь достаточное количество таких кораблей для противодействия французскому флоту, он решил заключить с

* В отличие от британских линейных крейсеров, которые уступали линкорам по бронированию и числу орудий при сохранении равного калибра, в немецких всегда акцент делался на защите.

«владычицей морей» военно-морское соглашение, дающее последней гарантированное тройное превосходство по линкорам над флотом Германии — 474 400 т против 166 000 т. Это позволяло легально убрать версальские ограничения. Англо-германский морской договор, разрешавший Гитлеру начать строительство современного флота, был подписан в Лондоне 18 июня 1935 года, когда оба новых линкора уже были заложены. Договор гарантировал, что германская политика на морях не будет направлена против Великобритании, но связывал Германию обязательством соблюдать все существующие международные морские соглашения и те, которые могут быть заключены в будущем.

Новая дискуссия по главному калибру развернулась в марте 1935 года, когда чертежи и спецификации были почти готовы. Рассматривалось пять вариантов: девять 305- или 330-мм орудий или шесть 380-, 350- или 330-мм, причем первые три требовали водоизмещения от 34 000 до 37 000 т, дополнительную 18-месячную задержку и повышения стоимости до 30–40 млн. марок. Флот отдавал предпочтение 350- или 380-мм орудиям в трех спаренных башнях, несмотря на потерю 11 млн. марок, уже инвестированных в производство 283-мм орудий и башен, но Гитлер возражал против повышения ГК из-за возможных значительных политических осложнений с Британией. Калибр 350-мм решили применить на следующем корабле «F».

Поскольку «Шарнхорст» и «Гнейзенау» строились в противовес французским кораблям типа «Дюнкерк», их наступательные и оборонительные элементы проверялись на противостоянии именно «Дюнкерку». Новые 283-мм крупновеские орудия, пре-восходившие аналогичные пушки кораблей типа «Дойчланд», для своего калибра имели огромную мощь и дальность стрельбы. Проблема, с которой столкнулись немецкие конструкторы при проектировании броневой защиты новых кораблей, станет понятней, если сравнить размеры французского и немецкого бронебойных снарядов: первый (330-мм) весил 572 кг, а второй все-го 330 кг. Зато 283-мм калибр обеспечивал высокую скорострельность и мог пробивать пояс «француза» с дистанции до 20 500 м. К тому же корпус «Дюнкерка» по большой площади вообще не имел брони, так что разрушение оборудования в этих частях быстро сделало бы корабль небоеспособным. Но основная причина сохранения на новых кораблях 283-мм орудий все же была политическая.

В ходе предварительных проработок выяснилось, что девять 283-мм орудий и защита от 330-мм снарядов на ограниченных по видимости дистанциях Северного моря вполне вписываются в 26 000 т водоизмещения. Однако в 1936 году весовой контроль материалов на верфях в ходе постройки показал, что водоизмещение будет гораздо большим. Это вызывало серьезное беспокойство за остойчивость, мореходные качества и живучесть кораблей, поскольку броневая палуба, по проекту проходившая выше ватерлинии, теперь оказывалась ниже. Уменьшалась и высота надводного борта, что сужало диапазон остойчивости. Уже позднее, в ходе первых плаваний выяснилось, что увеличение осадки сделало корабли в открытом море очень «мокрыми», из-за чего пришлось срочно переделывать форму форштевня, развал носовых шпангоутов, а верхнюю палубу в носу приподнимать вверх.

Над проблемой увеличенного водоизмещения начал работать Кораблестроительный отдел. Основные характеристики проекта уже не подлежали изменению, поэтому единственное возможное решение заключалось в увеличении ширины корпуса. Но и это нельзя было сделать, поскольку корабли уже стояли на стапелях. Установка бортовых блистеров (булей) также была нежелательной — корабли теряли в скорости и становились еще тяжелее. Любые дальнейшие изменения проекта следовало тщательно просчитывать. В результате решили увеличить стандартное водоизмещение до 31 500 т. Работы над проектом закончились в мае 1935 года, как раз к этому времени успешно завершились испытания новых 283-мм орудий.

Наиболее противоречивым элементом проекта оказалась энергетическая установка. На начальной стадии проектирования для ускорения сроков поставок и гарантирования высоких скорости и мощности приняли турбозубчатые агрегаты, использующие пар с высоким давлением и температурой, поскольку для таких больших кораблей с 30-узловой скоростью подходящих дизелей не нашлось. Адмирал Редер пошел на риск, утвердив состав энергетической установки из паровых турбин и высокотемпературных котлов высокого давления. Новую установку успели испытать только на верфи с участием будущих механиков новых кораблей. Все понимали, что дальность будет гораздо меньше, чем при использовали дизелей. Но ждать разработки и изготовления последних просто не было времени.

	«Scharnhorst»	«Gneisenau»
Строитель	Военная верфь, Вильгельмсхafen	Дойче Верке, Киль
Строительный номер	125	235
Заказан	25 января 1934 г. (броненосный корабль "D")	25 января 1934 г. (броненосный корабль "E")
Заложен	14 февраля 1934 г.	14 февраля 1934 г.
Постройка прекращена	5 июля 1934	5 июля 1934
Перезаложен	15 июня 1935 г.	6 мая 1935 г.
Спущен	3 октября 1936 г.	8 декабря 1936 г.
Введен в строй	7 января 1939 г.	21 мая 1938 г.
Стоимость	143 471 000 рейхсмарок	146 174 000 рейхсмарок
Реконструкция	—	Начата в марте 1942 г.
Водоизмещение	31 552/37 822 т (стандартное/полное в 1935 г.) 32 358/38 703 т (стандартное/полное в 1943 г.) 39 643 т (боевое в перегруз в 1943 г.)	31 632 /37 902 т (стандартное/полное в 1935 г.) 33 510/40 720 т (стандартное/полное после планируемого первооружения)
Размерения, м	226,0 (КВЛ)/229,8(полная)х30,0х8,69; высота корпуса 14,05; высота борта (нос/мидель) 8,3/4,8	Полная длина после реконструкции носа 235,4; осадка 9,93 (средняя при 38 713 т)
		Полная длина после реконструкции носа 234,9; осадка 9,69 (средняя при 37 902 т); после планируемого первооружения 236 и 9,75 м

- Вооружение: 9 283/54,5 орудий (1934 г.), 12 150/55 (1928 г.), 14 105/65 (1933 г.), 16 37-мм автоматов, 8 20-мм автоматов (позднее от 24 до 38 — на «Шарнхорсте»), 6 533-мм ТА в строенных установках (с 1941 года), 3 гидросамолета «Арадо-196», 1 катапульта.
- Бронирование: верхний пояс 45, главный пояс 350 (сужение до 170 мм), концы пояса 70 мм, верхняя палуба 50, нижняя палуба 80-95 (скосы 105 мм), барбеты ГК 200-350-200 мм (нос-бока-корпус), башни ГК 360-180-350/180 (лоб-бока-тыл/крыша), башни СК 140-50-50/50, щиты СК 25, рубка 350-350-350/220 мм, ком. труба 220 мм, ПТЗ: проектная сопротивляемость 250 кг ТНТ, глубина на середине осадки 4,5 м, ПТП 45 мм, общая толщина переборок 53 мм, глубина защиты днища 1,7 м (один слой). 6108 т нефти («Гнейзенау» 5360 т), 146 т дизтоплива, 26 т авиабензина, 470 т резервой воды для котлов, 471 т питьевой воды, 154 т смазочного масла.
- Запас топлива: 12 тонкотрубных высокого давления типа Вагнер (давление пара 52 атм., температура 450°С).
- Котлы: Браун-Бовери, типа Парсонс (ТЗА Германия на «Гнейзенау») с одной ступенью
- Турбины: редукторов; 3 винта диаметром 4,8 м.
- Мощность проектная: 125 000 (нормальный максимум)/ 160 000 л.с.(форсировка).
- Мощность=скорость на службе: 127 500/163 400 л.с.=29,9/31,65 уз. (109 000/154 000 л.с.=28/30,7 уз.)
- Дальность: 7100 миль на 19 узлах (6200 миль) на 2 валах.
- Генераторы: 6 турбогенераторов по 460 кВт, 2 турбогенератора по 430 кВт, 2 дизель-генератора по 150 кВт, 2 дизель-генератора по 300 кВт: общая мощность 4520 кВт; нормальная нагрузка 3620 кВт при 220 В постоянного тока.
- Экипаж: 60 офицеров и 1908 прочих чинов в 1943 г. («Гнейзенау» 56 и 1613).
- Распределение весов на «Шарнхорсте» в 1943 году. Корпус 7961 т (24,6%), экипаж и продовольствие 1837 т (5,7%), механизмы 2909 т (9,0%), вооружение и боезапас 5401 т (16,7%), бронирование 14 250 т (44,0%) = Легкая нагрузка 32 358 т (100,0%). Топливо и резервная вода 6345 т. Полная нагрузка 38 703 т.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

Как и при постройке «броненосцев» типа «Дойчланд», использовалась продольная конструкция корпуса, набираемого, в основном, из стали ST52. И только для элементов толщиной менее 4 мм, которые требовалось изгибать под большими углами, применяли сталь ST42. Для экономии веса использовались и легкие сплавы, но на них пришлось всего 103,5 т или 0,66% веса корпуса без вертикальной брони и башен. Главный киль корабельной конструкции от шпангоута 40,85 (у немцев нумерация шпангоутов шла от кормы в нос и в данном случае цифра показывала расстояние в метрах от точки пересечения ахтерштевня с КВЛ) до форштевня был выполнен водонепроницаемым, имелось по 6 стрингеров с каждого борта и сколовые кили, проходившие между шпангоутами 75,6 и 143,25. Двойное дно тянулось от шп. 21,5 до 229,5, противоторпедная переборка (ПТП) и L-образная переборка между ней и бортом — от 32 до 185,7. Переборки, поддерживающие конструкции башен, проходили в 4,5 м от ДП от двойного дна до главной броневой палубы между шпангоутами 40,85 и 49,55 (башня С), 153,95 и 162,65 (башня В), 171 и 179,85 (башня А). Главная бронепалуба проходила между шпангоутами 10,5 и 185,7 на высоте 9,2 м от днища, но на протяжении котельных отделений ее средняя часть приподнималась еще на 600 мм, чтобы дать достаточное места котлам. Весь корпус делился попечерными переборками на 21 водонепроницаемый отсек, из которых отсеки с VI по XII были заняты энергетической установкой, а в кормовых отсеках III и IV и носовых с XV по XVIII на уровне нижней палубы располагались зарядные и снарядные погреба ГК и их перегрузочные отделения.

Это были первые в мире капитальные корабли, построенные с действительно широким использованием сварки. Впервые электродуговую сварку применили на грузовых судах типа «Кирдофф» на верфи Вильгельмсхафена после Первой мировой войны. Затем на крейсере «Эмден» сваркой соединяли элементы внутреннего дна, переборок и палуб платформы, что позволило значительно экономить вес. Построен-

ные после этого шесть миноносцев имели уже полностью сварные корпуса. При строительстве броненосных кораблей, водоизмещение которых было очень ограничено, вообще принимались все возможные меры по экономии веса. На головном сваркой соединили палубные настилы с бимсами и швы этих настилов, а третий, «Адмирал граф Шпее», на котором сваривалась и наружная обшивка, оказался первым крупным германским боевым кораблем с полностью сварным корпусом.

Ко времени закладки «Шарнхорста» и «Гнейзенау» техника сварки еще более усовершенствовалась, и их корпуса сделали полностью сварными, за исключением мест соединения ПТП со скосами нижней броневой палубы. Не везде качество сварных швов оказалось высоким, что доказало повреждение «Гнейзенау» в июне 1940 года. Во время постройки этих кораблей технология сварки всецело зависела от длины электродов, что не всегда позволяло получить непрерывный шов. При торпедных и бомбовых попаданиях, места приварки переборок разрушались, что объяснялось плохими электродами, а иногда и низким качеством работы. Тем не менее, немецкие кораблестроители единогласно считали сварные корпуса лучше клепанных.

«Гнейзенау» и «Шарнхорст» имели носовые бульбы, снижавшие волновое сопротивление на больших скоростях, чему еще больше способствовали прекрасные обводы и большая длина корпуса. Эти корабли сильно отличались от своих предшественников периода Первой мировой войны и иностранных современников. Главной для них считалась скорость, поэтому они не имели бортовых булей, увеличивающих водоизмещение и сопротивление движению.

Наиболее заметной особенностью корпуса этих кораблей после достройки были почти вертикальный форштевень и малый развал носовых шпангоутов. Якоря располагались традиционно — в клюзах: два с левого борта и один с правого. Еще один запасной хранился горизонтально по левому борту в самой корме. Высота надводного борта, и так небольшая по сравнению с иностранными современниками, еще более уменьшилась в процессе достройки, когда на корабли добавляли различ-

ное оборудование, а вес некоторых устройств и систем оказался больше ожидаемого. Положение ухудшал и 0,8-метровый дифферент на нос при полной нагрузке, избавиться от которого можно было только путем использования в первые 24 ходовых часа топлива из носовых цистерн. Эти первые сутки, когда волны перекатывались через полубак, создавая проблемы с действием башни «Антон»* и мешая правильному управлению кораблем, оставались самыми неприятными во всех операциях. При определенных условиях в открытом море недостаток высоты надводного борта, форма носа и расположение якорей приводили к образованию таких брызг, что управлять кораблем становилось возможным только из боевой рубки. Ходовые испытания «Гнейзенау» на высокой скорости показали также, что при прямом форштевне образуется огромная носовая волна, которую корабль толкает перед собой. Подобное явление наблюдалось и на «карманах линкорах».

Зимой 1938/39 года на «Гнейзенау» увеличили высоту борта в носу за счет изгиба палубы вверх и развал носовых шпангоутов. Заострили и обводы по ватерлинии в оконечностях. Отчасти эти меры улучшили мореходность, но образование огромных брызг не прекратилось, особенно в районе якорей. В ходе капитального ремонта летом 1939 года «Шарнхорст» получил новый, так называемый «атлантический», нос с большим наклоном форштевня вперед, увеличенным развалом шпангоутов и якорями, перенесенными на кромку палубы. Длина корабля увеличилась примерно на 5 м, а расположение якорей стало главной отличительной особенностью «Шарнхорста» от систершипа. Кроме двух якорей на кромке палубы «Шарнхорст» получил еще носовой якорь в клюзе форштевня. В 1942 году этот якорь убрали, а клюз заделали. После боя с «Равалпинди» на полубаке «Шарнхорста» установили волнолом, а на верхней палубе — дополнительные водонепроницаемые люки, чтобы уменьшить заливаемость жилых помещений.

И на «Гнейзенау» в попытках скомпенсировать малую высоту борта несколько раз модифицировали носовую часть. После боя с «Равалпинди» бортовые якоря также убрали вверх — на кромку палубы, но носовой якорь так и не установили.

* Традиционное для германского флота обозначение башен с носа в корму: «А» («Антон»), «В» («Бруно»), «С» («Цезарь») и «D» («Дора»).

В верхней части форштевня разместили швартовые устройства. После серьезных повреждений, полученных в штормовом Северном море в декабре 1940 года, на «Гнейзенау» усилили носовые палубы и установили волноломы. «Атлантический» нос не решал полностью проблемы «мокроты» палуб и брызгообразования, но уменьшал их до приемлемых пределов. Мореходные качества у этих кораблей оставались неважными до самого конца карьеры. Правильным решением проблемы было бы увеличение высоты надводного борта за счет увеличения общей высоты корпуса, но в результате выросли бы и вес брони, и размер цели. Немцы решили пожертвовать мореходностью.

Довольно необычной была форма корпуса в подводной части — вместо плавного перехода борта в плоское или килеватое днище, последнее в средней части имело сходящую на нет в оконечностях горизонтальную плоскость с гранями в месте перехода к борту. Такое днище значительно облегчило постройку, а при повреждениях ускоряло докование и ремонт. Сложные обводы с двойной кривизной не позволили применить такую форму в кормовой части, где выходили гребные валы и располагались винты.

Корабли имели два балансирных руля, расположенные за винтами бок о бок — между осями гребных валов. Каждый руль имел свой электромотор, каждый из которых мог при необходимости управлять обоими рулями. Имелся и ручной рулевой привод от строенных штурвалов: два поста располагались в боевой рубке и на ходовом мостике, а резервные были в командном центре на твиндеке, в каждом румпельном отделении и в аварийном рулевом.

Форштевень
«Шарнхорста»
после реконструкции носовой части корпуса.

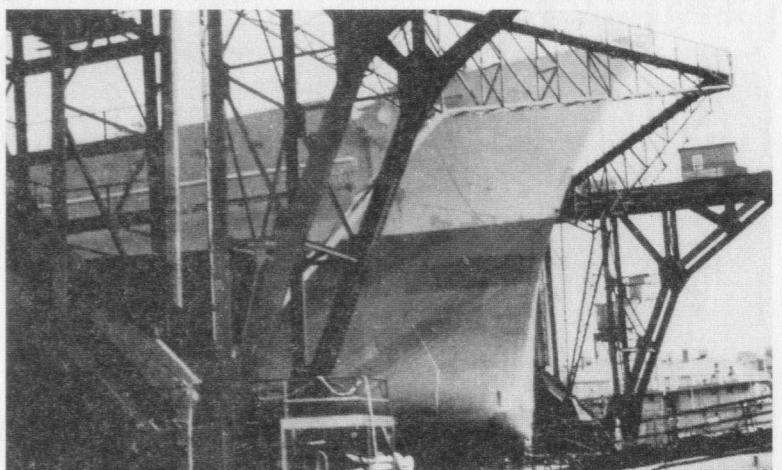
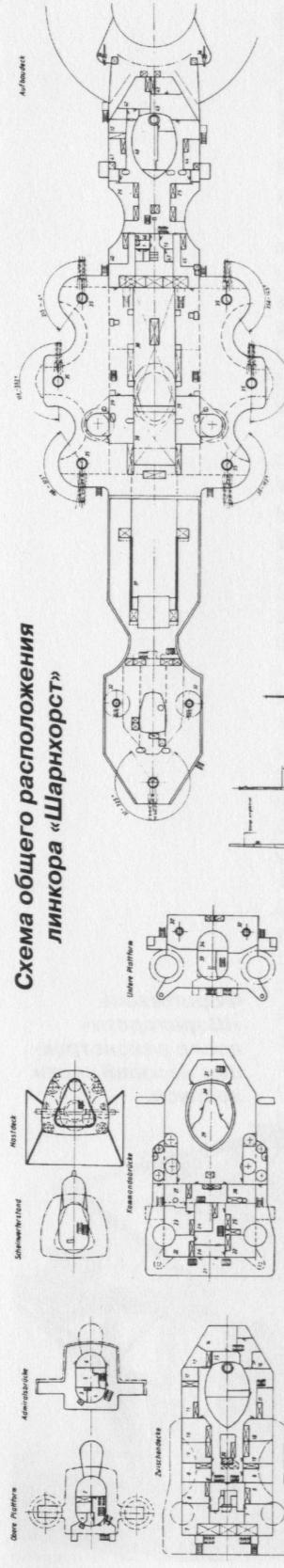
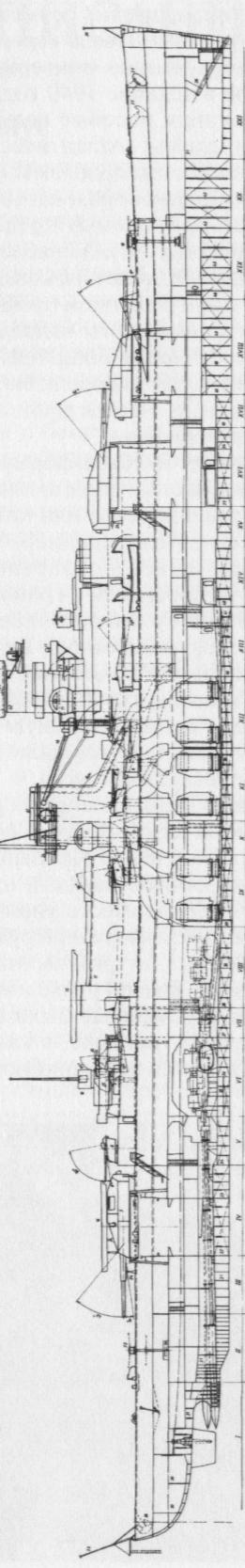


Схема общего расположения линкора «Шарнхорст»

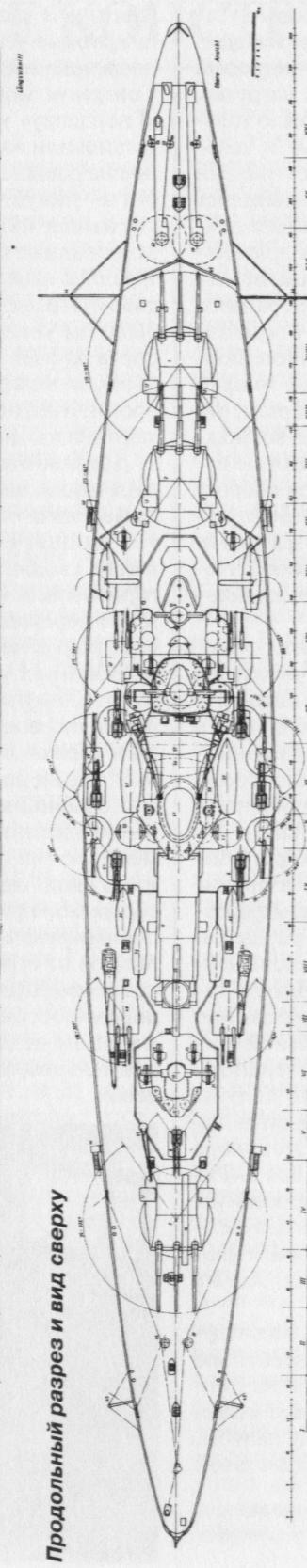


План надстроек и мостиков

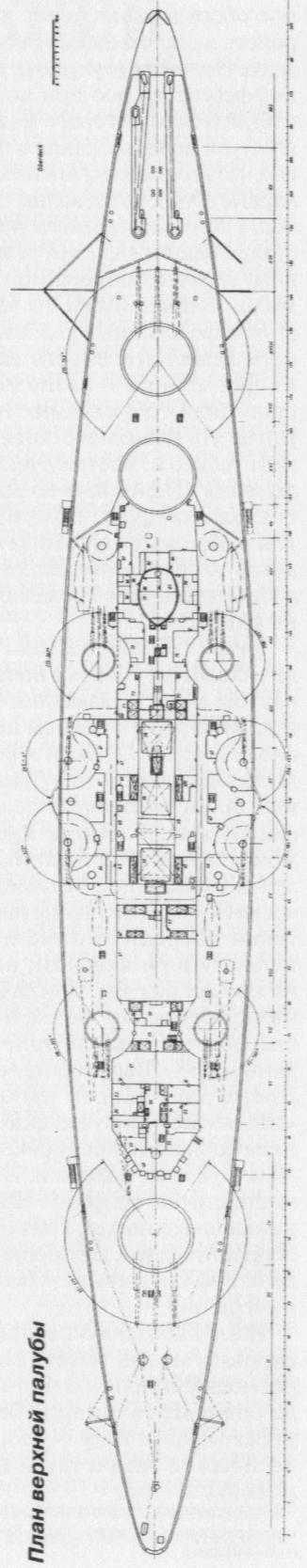
План центральной надстройки



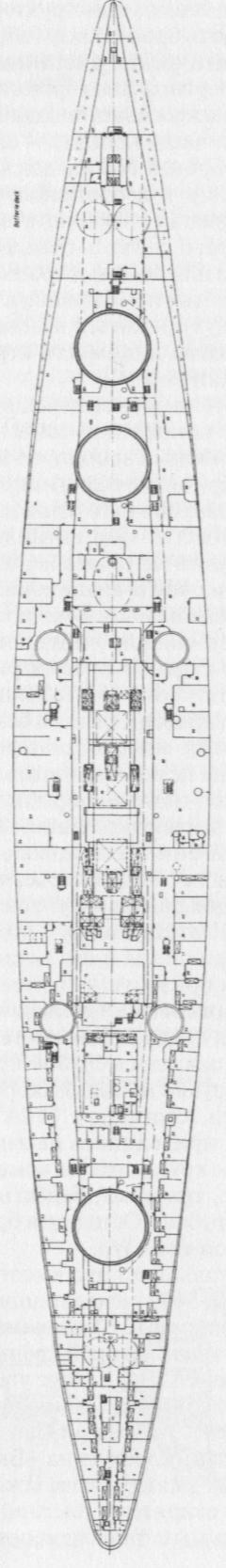
План продольного разреза и вид сверху



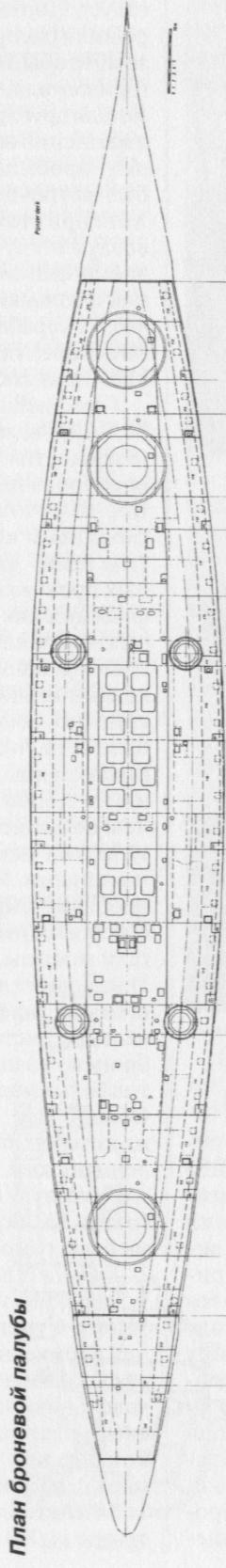
План верхней палубы



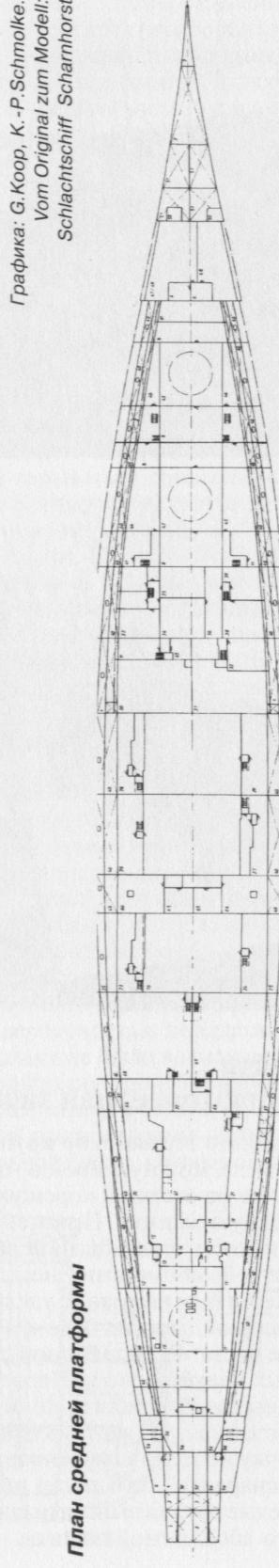
План батарейной палубы



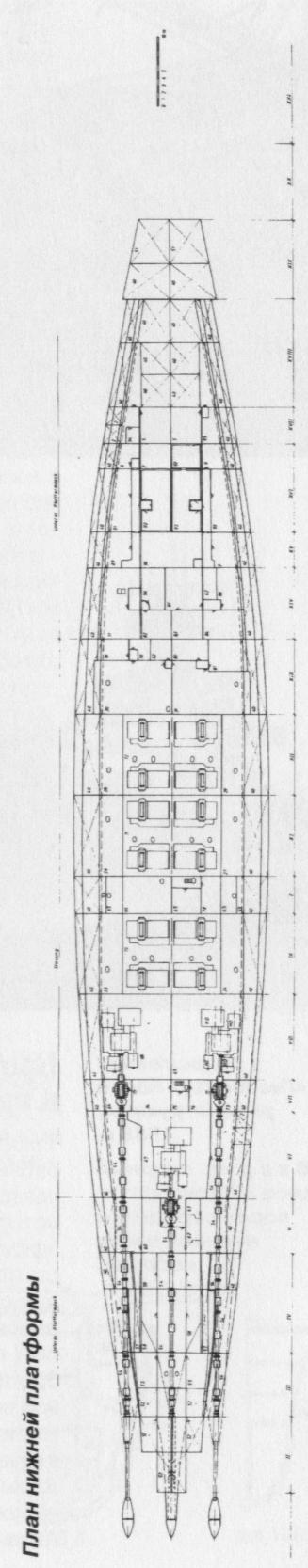
План броневой палубы



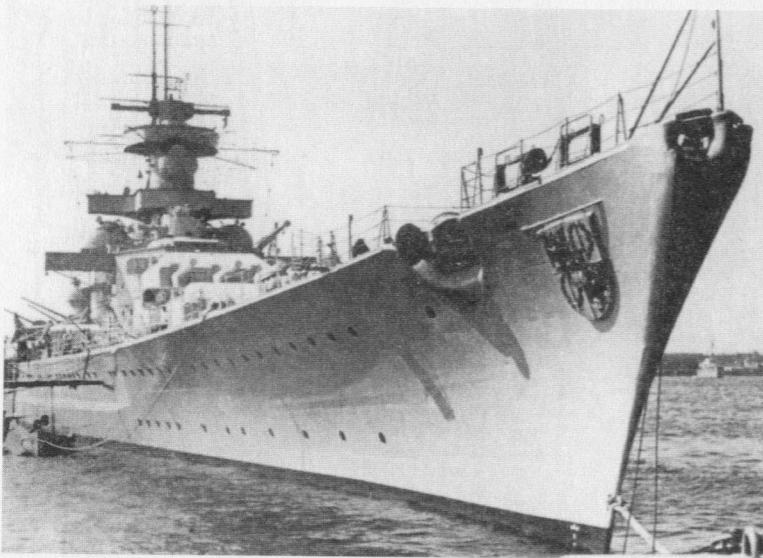
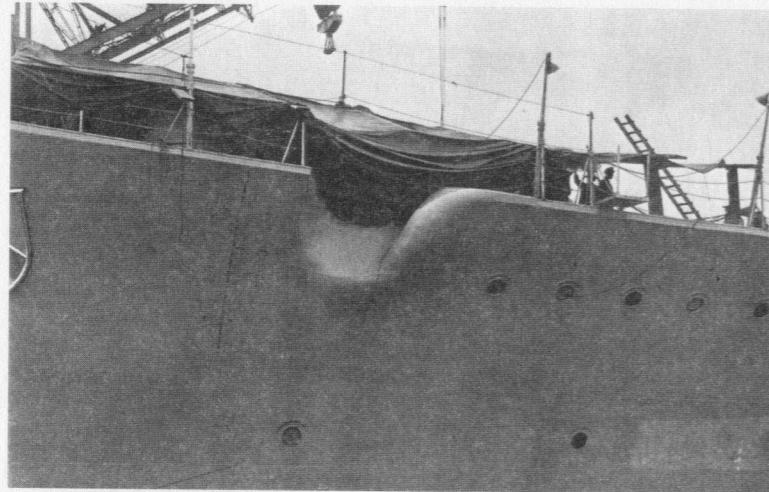
План средней платформы



План нижней платформы



Графика: G.Koop, K.-P.Schmolke.
Vom Original zum Modell:
Schlachtschiff Scharnhorst



**Форштевень
«Гнейзенау» после
реконструкции,
1939 г.**

**В верху: якорный
клюз «Шарнхорста»
после переделки
носовой части
корпуса,
лето 1939 г.**

Броневая и противоторпедная защита

Традиционно германские крупные корабли имели мощную броню, отличное разделение на отсеки и хорошую противоторпедную защиту. При повышении эффективности стрельбы на большие дистанции и бомбометания немцам пришлось серьезное внимание уделить горизонтальной защите. Уже в 1934 году они признали недостаточной толщину броневых палуб периода Первой мировой войны и выработали принцип, что ни горизонтальная, ни вертикальная броня в одиночку не должны противостоять тяжелым снарядам. Они также понимали, что тяжелые орудия выиграли спор у брони и что абсолютной защиты не сущест-

ствует. Поэтому немецкие конструкторы решили распределить броню таким образом, чтобы на критических дистанциях горизонтальная и вертикальная броня помогали друг другу выдерживать попадания в жизненно важные части корабля — снаряд, пробивший броню борта, должен был встречать на пути и бронепалубу. Хотя при этом возрастал риск взлететь на воздух от пущенного с очень большой дистанции снаряда или бомбы, сброшенной с большой высоты, немцы полагали, что их корабли будут сражаться в Северном море, где условия видимости ограничивали дистанции боя.

Германская система броневой защиты не базировалась на концепции «зоны незащищенности» (или «зоны свободного маневрирования»), принятой в других флотах. Вместо нее разрабатывали сложные таблицы в координатах «дистанция — угол цели» для орудий наиболее вероятных противников из числа английских и французских кораблей, на основе которых командиры германских линкоров и крейсеров могли выбирать наименее рискованные дистанции боя. Эти таблицы, конечно, не гарантировали полной безопасности, поскольку многие данные в них базировались на не вполне достоверной и порой ошибочной информации. Тем не менее, для выработки общих тактических решений они были довольно полезными. Немцы не считали серьезной проблему ныряющих снарядов, упавших с небольшим недолетом, как это полагали японцы, американцы и англичане. И все-таки следует признать, что с повышением эффективности стрельбы на дальних дистанциях германская система броневой защиты оказалась слабой против большинства орудий новых линкоров. Общий вес брони составлял 14 245 т, из которых 6580 т приходилось на закаленную типа КС — крупновскую цементированную (пояс, траверзы, барбеты и башни ГК, боевая рубка). Остальная броня была гомогенной типа Wh.

Главный вертикальный пояс высотой 4,5 м и общим весом 3440 т имел толщину 350 мм с уменьшением до 170 мм к нижней кромке, на 1 м выше которой крепился скос главной бронепалубы. Пояс утончался, начиная с глубины 1,7 м под проектной ватерлинией. Эта схема была такой же, как и на линкорах типа «Бисмарк», обеспечивая защиту (пояс+скос) от 1016-кг 406-мм снарядов с дистанций свыше 11 000 м. Немцы отрицали использо-

зование для линкоров наклонного и смешанного внутрь от обшивки главного пояса, считая неразумным оставлять наружную часть борта без защиты. Толщина главного пояса была постоянной на всем протяжении броневой цитадели — от скоса и до высоты 3 м над проектной ватерлинией, откуда начинался доходивший до верхней палубы 45-мм противоосколочный пояс. Столь тонкий верхний пояс пришлось применить из-за большой высоты главного пояса, выбранной так, чтобы борт в районе ватерлинии оставался прикрытым толстой броней при бортовой качке, при крене или увеличении осадки после получения повреждений.

Перед носовой броневой траверзной переборкой, отстоящей на 41 м от форштевня, главный пояс утончался с 350 до 70 мм, имея значительную высоту над и под проектной ватерлинией, чтобы обеспечивать противоосколочную защиту носовой оконечности.

Рулевой привод и валы защищались проходящими от кормовой траверзной переборки цитадели до кормовой переборки отделения рулевых машин броневыми 80-мм скосами и противоосколочным поясом длиной 37 м и толщиной 70 мм. Немцы считали существенным обеспечить защиту винтов и рулей от навесных снарядов и бомб, хотя и понимали, что она не будет полностью надежной, особенно от торпед.

Броневые траверзные переборки располагались на концах цитадели, а еще

одна защищала с кормы отделение рулевых машин. Носовая переборка проходила от палубы верхней платформы до верхней палубы. Под броневой палубой ее толщина была такой же, что и у переборки отделения рулевых машин, а над ней — 150 мм до батарейной палубы и 70-мм от батарейной до верхней. Плиты толще 100 мм выполнялись из цементированной брони типа КС.

Так называемая карапасная броневая палуба (вес 3240 т) скосами крепилась к нижней кромке главного пояса (а не лежала поверх него, как, например, на «Ямато»). Немецкие конструкторы считали, что при размещении главной бронепалубы на уровне верхней кромки пояса попавшие в корабль снаряды и бомбы будут взрываться слишком высоко в корпусе. К тому же исчезала всякая защита за поясом, который мог быть пробит снарядами. Против авиабомб общего назначения они применили еще и верхнюю броневую палубу толщиной 50 мм (вес 2109 т), которая также должна была взводить взрыватель бронебойных бомб, заставляя их взрываться над главной бронепалубой, расположенной двумя межпалубными пространствами ниже. При попадании в корабль полубронебойного снаряда, способного пробить 50-мм палубу и взорваться, осколочные повреждения ограничивались системой продольных и поперечных переборок, проходящих между верхней и нижней броневыми палубами. Допускалось, что тяжелая бронебойная бомба в состоянии пробить обе палубы, но при этом ее следовало сбросить с большой высоты с ничтожной вероятностью попадания.

Поскольку не было возможности провести испытания бронебойными бомбами, сброшенными с большой высоты, их заменили полигонными испытаниями вертикальной брони, которая обстрелива-

**Поперечные сечения
линкора «Шарнхорст»
с указанием
толщины брони в мм.**



лась тяжелыми снарядами с моделированием эффекта бронебойной бомбы. Результаты показали, что горизонтальная защита из одной толстой палубы непрактична. Конструкция палубной защиты должна быть такова, чтобы уменьшить кинетическую энергию бомбы, деформировать ее корпус и взрыватель. Поэтому и остановились на использовании двух броневых палуб при наибольшей толщине брони ближе к борту на нижней, т.е. на ее скосах. Верхняя бронепалуба отстояла от нижней на 5,1 м, а между ними проходила батарейная палуба с обычным стальным настилом.

Конструкция нижней броневой палубы почти повторяла проект линейных крейсеров Первой мировой войны типа «Эрзац Йорк», где единственная бронепалуба по большей части своей ширины проходила сразу над ватерлинией, а ее скосы опускались к нижней кромке главного пояса под углом 25° к горизонтали. Такое расположение, на палубу ниже, чем на большинстве линкоров и линейных крейсеров того времени, давало лучшую защиту жизненно важных частей корабля. К тому же скосы усиливали жесткость крепления плит пояса. Если не считать нырнувшие снаряды, эти корабли были хорошо защищены от любых снарядов того времени на дистанциях, когда на пути снаряда вставали пояс и скос палубы. На очень больших дистанциях их палуба уже пробивалась.

При водоизмещении свыше 26 000 т оказалось невозможным использовать единую бронепалубу, расположенную на уровень выше, чем нижняя, поскольку это требовало поднятия пояса. Тем более, что при проектировании кораблей типа «Шарнхорст» упор делался на противостояние снарядам, а не бомбам. Здесь немцы показали себя большими консер-

ваторами, сохранив принцип бронирования как на проектах Первой мировой войны. Фактически до 29 мая 1937 года, когда броненосный корабль «Дойчланд» получил два бомбовых попадания в испанской гавани Ибица, они не воспринимали серьезно опасность атак с воздуха. Эти две бомбы произвели сильные разрушения внутри корпуса, убили 31 человека и многих ранили. Позднее результаты попаданий бомб в «Шарнхорст» в июле 1941 года, когда он стоял в Ла-Паллисе, вызвали большое беспокойство в Кораблестроительном отделе. Ведь некоторые бомбы прошли обе бронепалубы и не взорвались лишь по счастливой для немцев случайности. Во Францию послали специальную комиссию, чтобы поднять эти бомбы для испытаний. Однако ограничения по осадке и водоизмещению не могли позволить хоть как-то усилить палубное бронирование «Шарнхорста» и «Гнейзенау».

Главная бронепалуба не проходила на одном уровне. На протяжении 9,62 м над котельными отделениями её пришлось приподнять на 0,6 м, чтобы дать достаточный зазор над верхушками котлов, которые оказались больше, чем планировалось сначала. По проекту главная броневая палуба находилась на 530 мм выше ватерлинии, но изменения в бронировании и другие модификации увеличили водоизмещение и осадку. В результате палуба оказалась бровень с ватерлинией, а при полной нагрузке даже опускалась на 730 мм ниже нее. Ситуацию исправить было нелегко, единственное решение заключалось в добавлении булей или увеличении ширины корпуса. Но сделать ничего так и не удалось, пока серьезное повреждение носовой части «Гнейзенау» не привело к его модернизации, в ходе которой планировалось удлинить корпус на 10 м.

Немцы предпочитали хорошо бронировать основную и вспомогательную боевые рубки. Не стали исключением и эти корабли. От нижней бронепалубы до пола основной боевой рубки (стены 350 мм, крыша 200 мм) проходила бронированная 200-мм коммуникационная труба. Кормовая боевая рубка имела несколько более тонкую броню, но тоже довольно солидную. Пост управления стрельбой главного калибра защищался 60-мм плитами нецементированной брони, а вспомогательные устройства — 20-мм плитами.

Что касается защиты артиллерии главного калибра, то необычайно толстыми — 350 мм — были задние стены башен (для лучшей балансировки); боковые были тоньше — 180—220 (разные источники приводят разные цифры), лобовая часть — 360 мм и крыша — до 180 мм. Толщина барбетов изменялась от 350 до 200 мм (тоньше ближе к ДП, куда попадания считались маловероятными, и барбеты прикрывали друг друга). В целом артиллерия главного калибра была наиболее защищенным элементом этих кораблей, на неё пошло 2710 т брони КС.

Слабой оказалась защита средней артиллерии. И если башни 150-мм орудий имели броню, более толстую, чем на большинстве линкоров союзников, но все равно не способную противостоять прямым попаданиям тяжелых снарядов, то палубные установки прикрывались только 25-мм щитами.

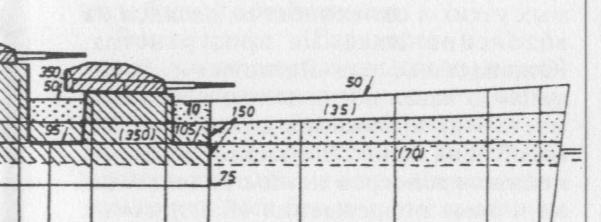
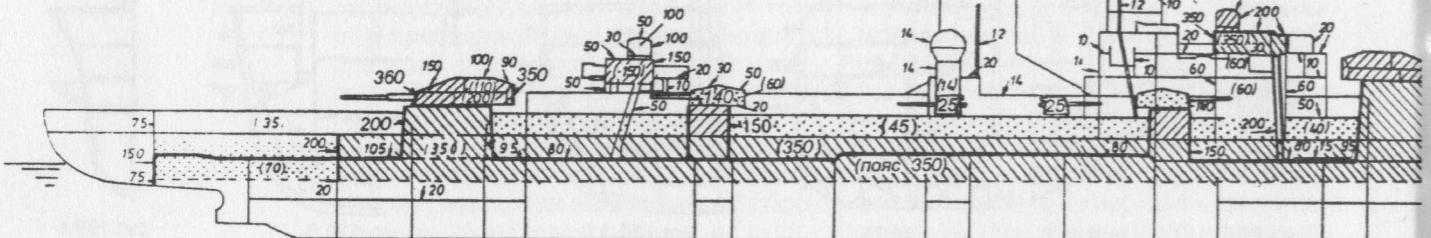
«Шарнхорст» и «Гнейзенау» имели развитую противоосколочную защиту над главной броневой палубой, что было свойственно всем немецким тяжелым кораблям. Большинство переборок находилось в пределах цитадели, чтобы ограничивать повреждения при взрывах снарядов и бомб на главной броневой палубе. Дымоходы защищались 20-мм плитами, так же как и посты управления стрельбой главного калибра и пост управления ночной стрельбой.

Подводная противоторпедная защита (ПТЗ) проектировалась, чтобы противостоять контактному взрыву заряда в 250 кг тринитротолуола (ТНТ) на глубине в половину проектной осадки. Этот заряд оказался несколько меньшим, чем у торпед кораблей британского флота, но преувеличил заряды британских авиаторпед. Конструкция ПТЗ разрабатывалась на основе полномасштабных испытаний с различными секциями, вырезанными из корпуса старого броненосца «Пройссен». Испытания показали, что сварные соединения, хотя и более легкие по сравнению с традиционными клепанными, лучше выдерживали взрыв 250-кг заряда, получаемые при этом повреждения легче ремонтировались. Еще ранее на артиллерийском полигоне обстрелом испытали сварное соединение броневых плит, не подвергавшихся тепловой закалке, и результаты также оказались положительными. Все это убедило немецких конструкторов, что сварные соединения, полученные при использовании разработанного Круппром электродом «нихротерм», могут выдерживать напряжения и изгибы, возникающие при подводном взрыве в противоторпедной переборке, которую планировалось изготовить как раз из незакаленной броневой стали. Поэтому Кораблестроительный отдел решил делать корпус броненосного корабля «Адмирал граф Шпее» полностью сварным.

Несмотря на результаты этих испытаний, показавших способность сварной ПТЗ выдерживать взрыв 250-кг заряда, немцы решили крепить противоторпедную переборку с помощью клепки, поскольку нельзя было полностью гарантировать высокое качество сварных швов. Дефекты в сварных соединениях обнаруживались только с помощью рентгена, а такие испытания на верфях немцы еще не освоили. Тогда же решили не делать никаких креплений кабелей и трубопроводов к противоторпедной переборке, так как они бы только снижали ее эластичность, а сами при взрыве могли разрушаться.

ПТЗ имела легкое бронирование по наружной обшивке корпуса, толщина которого под главным поясом менялась в пределах 12—16 мм и которое могло вызвать детонацию боеголовки торпеды. Существовала, однако, проблема повреждения осколками наружной обшивки внутренних переборок при взрыве очень мощного заряда. Большое пустое

Схема бронирования (толщина брони в мм; в скобках указана вертикальная броня в плоскости чертежа).



пространство за наружной обшивкой действовало как расширительная камера для освобождавшихся при взрыве газов, что значительно сбрасывало бы их давление и энергию. Дальше внутри корпуса проходили нефтяные цистерны, поглощавшие остаток энергии взрыва за счет рассеивания или разрушения их 8-мм стенок, подкрепленных продольными элементами жесткости и шпангоутами. Часть энергии должна была поглощаться за счет пластических и упругих деформаций 45-мм противоторпедной переборки, за которой, где возможно, на протяжении цитадели имелись пустые отсеки, воспринимавшие возможные течи через нее. Общая толщина переборок на протяжении цитадели составляла 53 мм. Глубина ПТЗ на середине осадки у миделя достигала 4,5 м, у башен «Антон», «Бруно» и «Цезарь» — соответственно 2,58, 3,35 и 3,74 м. В целом ПТЗ повторяла защиту броненосных кораблей, только главный пояс был дальше от центра корабля ишел вертикально. От наружных булей отказались в пользу системы внутренних переборок.

В средней части корпуса ПТЗ была вполне эффективной, но к концам цитадели, где корпус сужался, ее сопротивляемость падала до 200 кг ТНТ. Структура корпуса в районе кормовой башни оказалась очень сложной из-за острых обводов и прохода бортовых гребных валов через ПТЗ. Коридоры гребных валов при этом использовались как часть подводной защиты.

Каждый раз при получении этими кораблями подводных повреждений выявлялись новые недостатки их ПТЗ. ПТП под углом наружу около 10° проходила от днища почти до верхней кромки скосов бронепалубы, где крепилась с помощью угольников заклепками. Эта часть структуры и так испытывала сильные изгибающие напряжения под собственным весом корпуса, которые еще больше усилились из-за чрезмерной перегрузки. Даже без дополнительных ударных нагрузок напряжения среза в заклепках могли превысить допустимые. Фактически при ударе бомбы или снаряда в скос бронепалубы место присоединения ПТП подвергалось серьезному испытанию, поскольку заклепки в нем в районе кормовой башни всегда находились под высоким напряжением, в основном из-за резкого окончания траверзной переборки и от-

части из-за окончания ПТП примерно на глубине половины осадки. Отсюда переборка отклонялась внутрь корпуса, чтобы иметь большее расстояние до обшивки, но структурная эффективность системы подводной защиты из-за этого снижалась.

Из-за больших габаритов главных механизмов система ПТЗ оказалась слишком узкой (например, на «Дюнкерке» глубина ПТЗ достигала 7 м). В таких условиях пришлось отказаться от системы, примененной на супердредноутах «Баден» и «Байерн», которую повторили на «Бисмарке» и «Тирпице». Корабли типа «Шарнхорст» проектировались для скорости выше 30 узлов с ограничением по ширине в 30 м, но только с увеличением ширины и водоизмещения можно было обеспечить лучшую ПТЗ в районе башен главного калибра. В результате система ПТЗ на этих кораблях оказалась далека от желаемой.

Остойчивость и разделение на отсеки

На «Шарнхорсте» и «Гнейзенау» немцы применили подтвердивший свою надежность в годы Первой мировой войны принцип обеспечения высокой степени остойчивости за счет отличного разделения корпуса на отсеки. Из-за возросших размеров кораблей от них требовалась остойчивость даже большая, чем на «дойчландах». Немцы считали, что линкор должен быть разделен на множество водонепроницаемых отсеков и что на него должны распространяться принципы Международной конвенции по безопасности жизни на море (SOLAS), разработанные для пассажирских судов. Эти корабли проектировались как «двухотсечные», на которых затопление любых двух соседних отсеков, независимо от их размера и расположения, не должно сопровождаться погружением в воду палубы, до которой доходят водонепроницаемые переборки. Любой главный водонепроницаемый отсек, за исключением самых узких в оконечностях, делился на водонепроницаемые пространства. Ютландский опыт «Лютцова» и «Зейдлица» доказал абсолютную необходимость этих принципов для сохранения корабля на плаву. В проекте новых линейных крейсеров немцы использовали и опыт повреждения «Байерна» на

русской мине в Первую мировую войну. В результате «Шарнхорст» и «Гнейзенау» получили гораздо больше продольных и поперечных переборок, чем все предыдущие германские капитальные корабли. Энергетическая установка располагалась в нескольких больших отсеках, чтобы обеспечить раздельное снабжение мощностью каждый гребной вал. Флот сознательно пошел на усложнение обслуживания механизмов из-за недостатка доступности к ним. Это особенно относилось к увеличению числа водонепроницаемых люков в переборках и использованию водонепроницаемых запоров.

В результате тщательного анализа характеристик остойчивости на ранней стадии проектирования корабли разделили на 21 главный отсек шестью траверзными переборками, доходящими до батарейной палубы, и четырнадцатью переборками, доходящими в носу до верхней палубы. Противоторпедные переборки, проходящие в 10,56 м от диаметральной плоскости, имели с каждой стороны по 15 бортовых отсеков. Эти корабли проектировались так, чтобы не тонуть при потере запаса плавучести в любых трех главных отсеках.

Расположение траверзных переборок определялось расчетами длин кривых затопления, использующими методику, принятую для торговых судов. Но в боевом корабле затопления отсеков обычно асимметрично, поэтому на крупных германских боевых кораблях для компенсации асимметричного затопления применяли большую ширину корпуса и большую метacentрическую высоту. При этом за определенное время полученный крен и дифферент мог исправляться контрзатоплением. Оценочная длина пробоин от торпедного попадания принималась равной 30 м или не менее трех отсеков. Затопления от попаданий снарядов считались не такими интенсивными и их легче можно было взять под контроль. Чтобы учесть различия в отношении весовых нагрузок к центру тяжести, для каждого корабля сделали отдельные расчеты боевой остойчивости.

Тем не менее, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» для своего размера имели посредственные характеристики остойчивости. Относительно небольшой диапазон остойчивости по сравнению с кораблями других флотов объяснялся вынужденной экономией веса брони и уменьшением

силуэта, чтобы давать противнику цель наименьшей возможной площади. Отношение длины к осадке у этих линейных крейсеров равнялось 16:4. Корабли Первой мировой войны строились с еще более низким надводным бортом, но, имея в виду перенос боевых действий «Шарнхорста» и «Гнейзенау» из Балтики и Северного моря в Атлантику, им следовало увеличить высоту борта. Кроме того, рост водоизмещения и размеров требовал значительного усиления жесткости корпуса. Эти корабли могли продолжать бой даже в случае повреждения силовых элементов набора. Немцы считали это очень важным, основываясь на опыте боев Первой мировой войны. Поэтому они увеличили толщину силовых элементов набора в верхней части корпуса. С учетом требований к защите это и объясняет, почему корабли типа «Шарнхорст» имели довольно высокое расположение центра тяжести. Ограничения по ширине не позволили добиться соответствующего увеличения метacentрической высоты, что удалось сделать на последующих проектах.

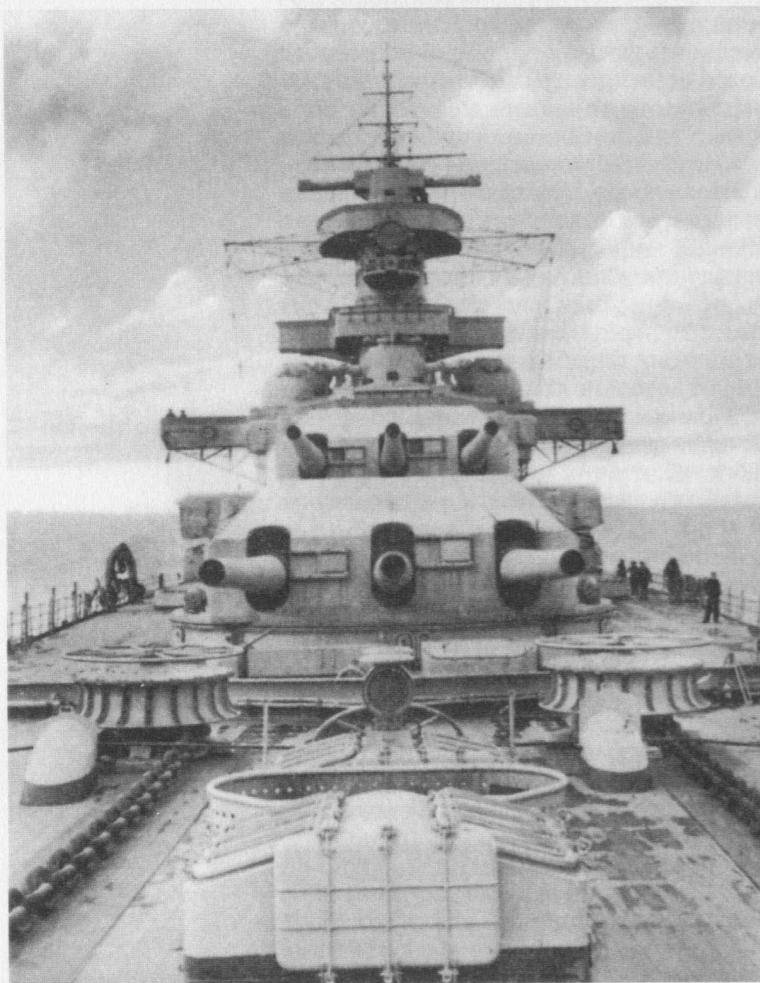
Корабли типа «Шарнхорст» имели двойное дно глубиной 1,7 м. К моменту завершения проектных работ еще не существовало магнитных взрывателей для торпед и мин, выход в Атлантику и возвращение этих кораблей предполагалось осуществлять свободными от минных постановок фарватерами или под эскортом. Повреждение же «Байерна» в 1917 году показало, что только глубокое двойное дно может поглотить энергию подводного взрыва.

Жизненно важные части корабля внутри броневой цитадели хорошо разделялись друг от друга двумя продольными переборками, проходящими в 7,3 м от диаметральной плоскости. Эти переборки, которые немцы начали применять еще на дредноутах, сохраняли водонепроницаемость машинно-котельных отделений и погребов, что значительно снижало риск получения

Характеристики остойчивости

Водоизмещение, т	Метacentрическая высота, м	Диапазон остойчивости
31 552 (легкое)	1,6	58°
32 368 (стандартное)	2,0	—
34 000 (нормальное)	2,25	—
37 822 (полное)	2,5	62°

**Линкор
«Шарнхорст».
Вид с бака
на башни
главного калибра.**



большого крена при повреждениях в один и тот же борт. Одиночная переборка по диаметральной плоскости, хотя и уменьшала количество поступавшей в корпус воды, увеличивала кренящий момент в большей степени, чем две, разнесенные к бортам. Немцы были

убеждены, что трехвальная энергетическая установка позволяет более эффективно делить корабль на отсеки, чем четырехвальная.

Вооружение

Главный калибр линкоров — 283-мм орудия модели SKC/34 с длиной ствола 54,47 калибра — являлись улучшенной версией орудий SKC/28, разработанных для «карманного линкора» типа «Дойчланд», и стояли в таких же трехорудийных башнях модели Drh LC/28. Последнее позволило значительно сократить время постройки кораблей, но из-за того, что башни на «Гнейзенау» и «Шарнхорсте» имели более мощное бронирование, чем на «дойчландах», их иногда обозначают Drh LC/34 или просто С/34. Как и большинство немецких установок, башни имели электроприводы горизонтальной наводки (ГН), но все остальные перемещения осуществлялись с помощью гидравлики. Хотя вес врачающейся части башни составлял 750 т (диаметр шарового погона 9 м при внутреннем диаметре барбета 10,2 м), скорость ГН оказалась вполне приличной — 7,2°/с. Расстояние между осями орудий равнялось 2750 мм, длина отдачи — 1200 мм. Конструкция орудия была типично германской: внутренняя труба (или труба «А»); сменный лайнера, заменяемый со стороны затвора; состоящий из двух частей кожух, насыженный на трубу «А» примерно на 2/3 её длины; казенная часть, ввернутая в горячем состоянии в заднюю часть кожуха. Затвор был горизонтальный скользящего типа и обеспечивал довольно высокую для столь тяжелых орудий скорострельность — выстрел каждые 17 секунд. Отличной скорострельности способствовала и высокая скорость вертикальной наводки (ВН), дости-

Сравнение 283-мм снарядов для орудий моделей SKC-28 и SKC-34

Орудие	Тип снаряда	Длина в клб	Общий вес, кг	Колпачок, кг	Вес ВВ, кг
SKC/28	Бронебойный	3,7	300	32	7,8
	Полубронебойный	4,2	300	—	16,9
	Фугасный	4,2	300	—	23,3
SKC/34	Бронебойный	4,4	336	44,7	6,6
	Полубронебойный	4,4	316	—	16,0
	Фугасный	4,5	315	—	21,8

гавшая 8°/с. Угол максимального возвышения стволов (+40°) был одинаков для всех башен, но угол снижения несколько отличался: —8° для концевых «Антон» и «Цезарь» и —9° для возвышенной «Бруно».

Снаряд для нового орудия был длиннее, но нес меньше взрывчатки, чем снаряд орудия модели SKC/28. Основное отличие заключалось в том, что дополнительный вес в новом снаряде пошел на колпачок и аэродинамический наконечник, что обеспечивало лучшую бронепробиваемость.

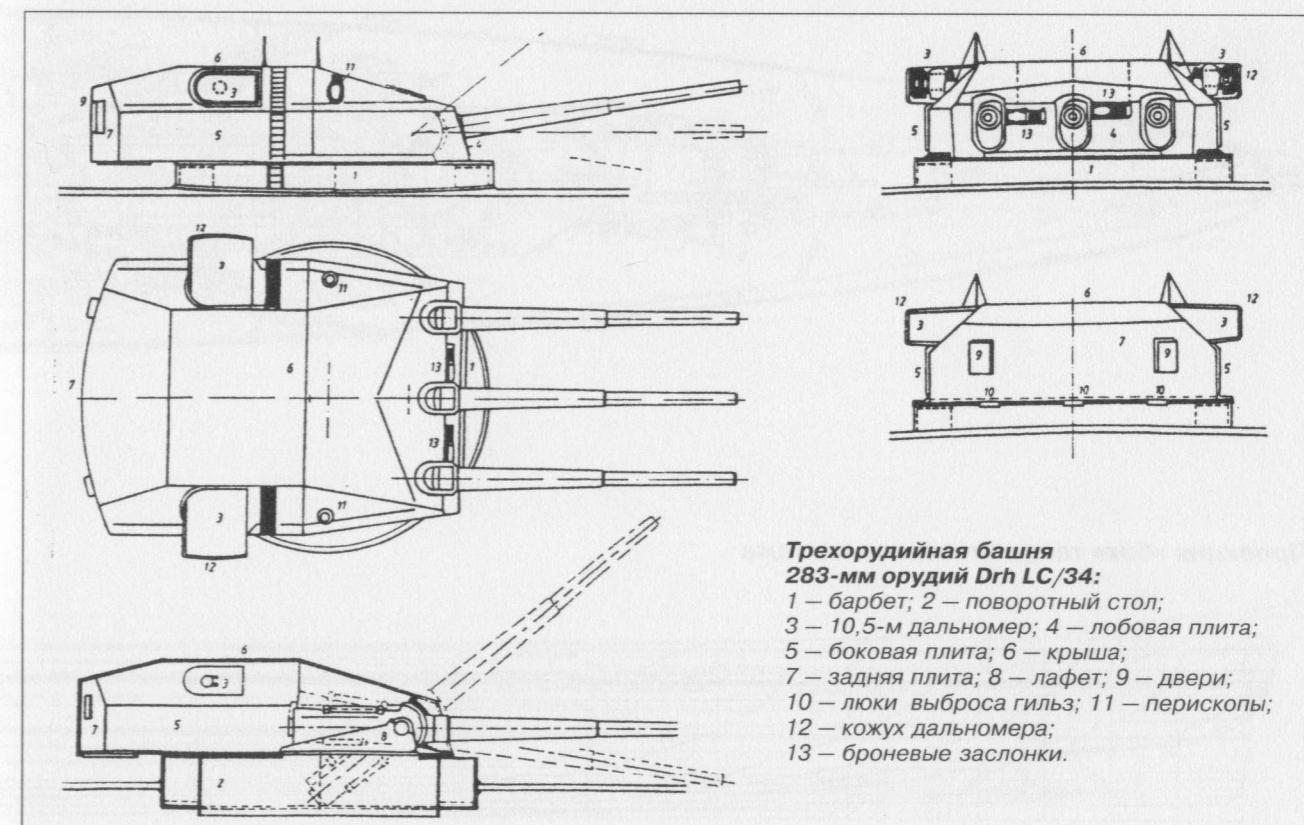
Немцы использовали три типа снарядов:

1) бронебойные, используемые в основном по мощно бронированным це-

лям, имели небольшой заряд взрывчатки и донный взрыватель с замедлением типа 38;

2) полубронебойные (общего назначения или, по английской классификации, «коммон») с тем же донным взрывателем, содержащие несколько больше взрывчатой начинки и имевшие большее осколочное действие — они использовались по целям, защищенным не очень толстой броней, которую могли пробить;

3) фугасные с головным взрывателем, которые использовались по небронированным целям, таким как эсминцы, или когда требовалось мощное осколочное воздействие — по незащищенному персоналу, открытым зениткам, постам



**Трехорудийная башня
283-мм орудий Drh LC/34:**

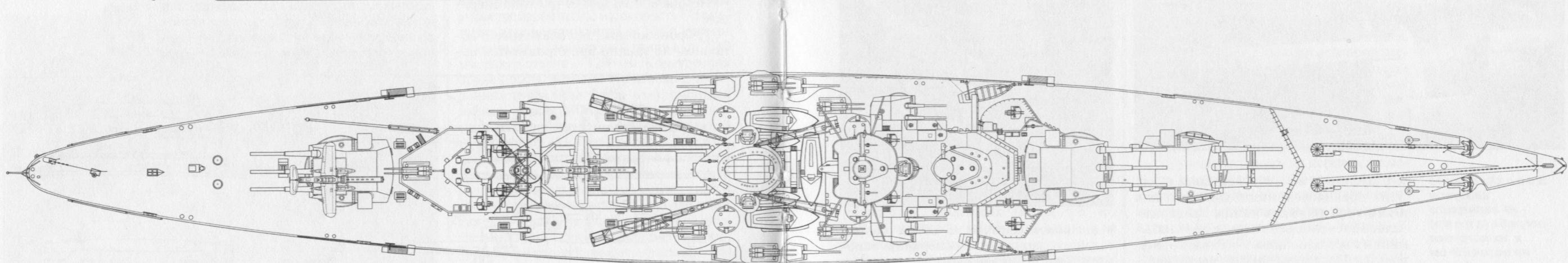
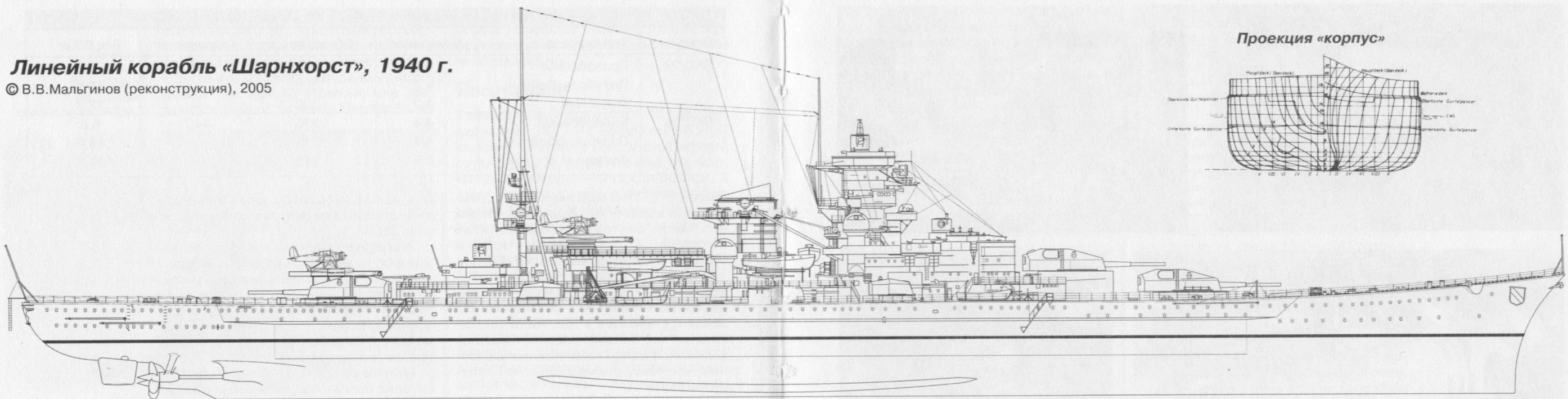
1 — барбет; 2 — поворотный стол;
3 — 10,5-м дальномер; 4 — лобовая плита;
5 — боковая плита; 6 — крыша;
7 — задняя плита; 8 — лафет; 9 — двери;
10 — люки выброса гильз; 11 — перископы;
12 — кожух дальномера;
13 — броневые заслонки.

Характеристики артиллерии					
Орудие	SKC/34	SKC/28	SKC/33	SKC/30	MGC/30
Калибр/длина ствола в клб	283 мм/54,5	150 мм/55	105 мм/65	37 мм/83	20 мм/65
Вес ствола с затвором, кг	53.250	9.080	4.560	243	64 и 57,5
Вес снаряда, кг	330	45,3	15,1	0,745	0,132
Начальная скорость снаряда, м/с	890	875	900	1000	835—900
Живучесть ствола, выстрелов	300	1.100	2.950	7.500	22.000
Дальность стрельбы, км	40,93	22/23*	17,7/12,5**	8,5/6,8**	4,9/3,7**
Угол возвышения, градусы	40	35/40*	80	85	90

* одиночная/спаренная установки; ** горизонтальная/вертикальная.

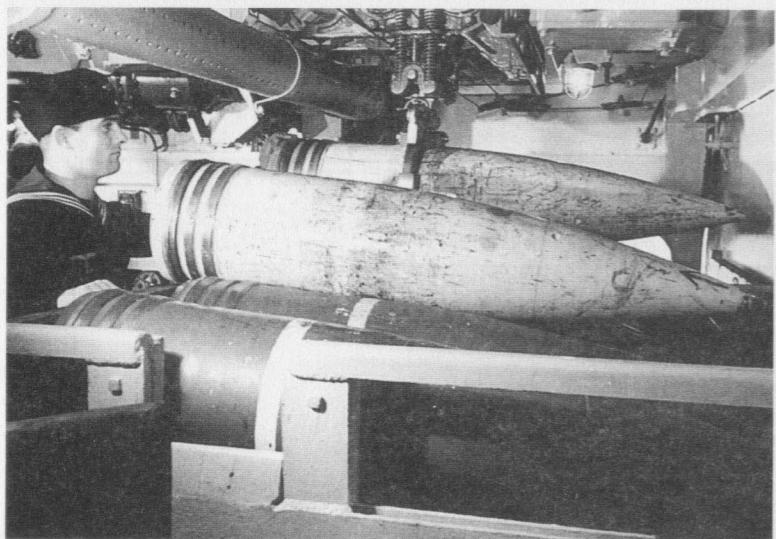
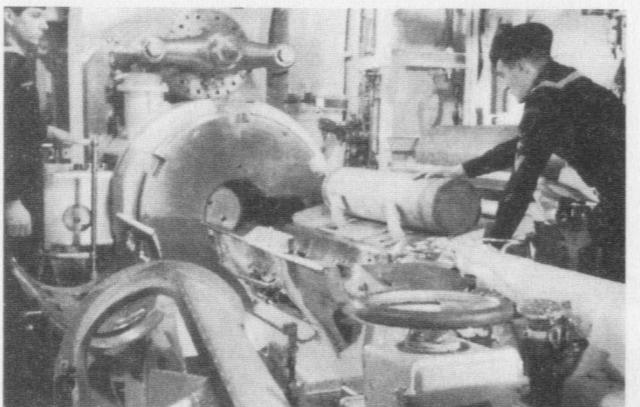
Линейный корабль «Шарнхорст», 1940 г.

© В.В.Мальгинов (реконструкция), 2005



Проекция «бок» теоретического чертежа





Вверху: подача картузов из зарядного погреба (слева) и их погрузка на лоток 28-см орудия в башне «Гнейзенау» (справа).

Внизу слева: 28-см снаряды в погребе линкора «Гнейзенау».

Внизу справа: тележка для перевозки картузов 28-см зарядов на линкоре «Шарнхорст».

управления огнем, прожекторам и т.п. Этих правил использования того или иного типа снарядов немцы придерживались в течение всей войны, хотя называли их все одинаково — Panzersprenggranaten. Последние два типа имели меньший вес и начальную скорость 900 м/с, но баллистические характеристики были примерно одинаковы с бронебойным, что упрощало управление стрельбой. Снаряды заряжались с помощью гидропривода при фиксированном угле возвышения ствола +2°, что также определялось желанием вести бой на ближних дистанциях (т.е. на низких углах возвышения) и позволяло сократить время перевода орудий после заряжания в положение для стрельбы. Боевой заряд из метательного пороха типа RPC/38 весил 119 кг и состоял из двух частей. Главный заряд весом 76,5 кг хранился в латунной гильзе весом 47,5 кг, а вспомогательный (или «передний») весом 42,5 кг —

в шелковом картузе. С обоих концов главного заряда и в основании вспомогательного устанавливались запалы из 360 г крупнозернистого черного пороха.

Баллистические качества 283-мм немецких орудий делали их эффективными против новых французских линейных крейсеров типа «Дюнкерк» (пояс 225—283 +16-мм подложка, барбеты 310—340 мм +15+15) на нормальных боевых дистанциях.

Из-за ограничений по водоизмещению для успешного боя с кораблем типа «Дюнкерк» требовалось обеспечить экономичное, с точки зрения веса, расположение орудий главного калибра. Остановились на варианте с тремя трехорудийными башнями, поскольку такие башни для 4-го и 5-го броненосных кораблей типа

«Дойчланд» были уже спроектированы и для них заготовили материалы. А это много значило в тех условиях, когда германская металлургия должна была обеспечивать сталью кроме флота еще армию и ВВС. Все предыдущие германские линкоры и линейные крейсера несли главные орудия в двухорудийных башнях для лучшего управления огнем и равногого его распределения в нос и корму. При этом соображения по экономии веса и материалов были на втором месте.

Системы подготовки и подачи боезапаса в башни (2 снарядных погреба под 4 зарядными) остались как на броненосных кораблях с небольшими модификациями из-за возросшего веса снарядов. Снаряды с помощью подвесного рельса и захватов подавались со стеллажей на кольцевой рольганг, а с него в подъемник. Главные заряды в латунных гильзах подавались в подъемник при помощи наклонных скользящих лотков и поперечных захватов, а вспомогательные — вручную. Подъемник левого орудия проходил между ним и центральным орудием, с другой стороны которого проходил и два остальных подъемника. В зарядной каретке подъемника главный заряд располагался над вспомогательным, последний загружался в орудие вручную, а главный — гидротолкателем, как и снаряд. В пределах боевого отделения перемещение снарядов и главных зарядов производилось с помощью подвесных приводов. Боезапас состоял из 1350 главных, такого же количества вспомогательных зарядов и по 450 снарядов трех указанных типов, т.е. по 150 на орудие — необычно много для главного калибра.

Во время проектных работ Гитлер отклонил предложение адмирала Редера увеличить калибр орудий до 380 мм. Но после подписания англо-германского морского соглашения и начала строительства новых французских линкоров типа «Ришелье» с 380-мм главным калибром фюрер дал добро на такую замену. В своей книге «Майн Кампф» он сильно критиковал недостаточное вооружение некоторых германских кораблей Первой мировой войны и теперь также почувствовал, что вооружение новых линейных крейсеров получается слабым. Поэтому для целей их последующего перевооружения заключили контракт на производство 380-мм 52-калиберных (точнее 51,66) орудий модели SKC/34

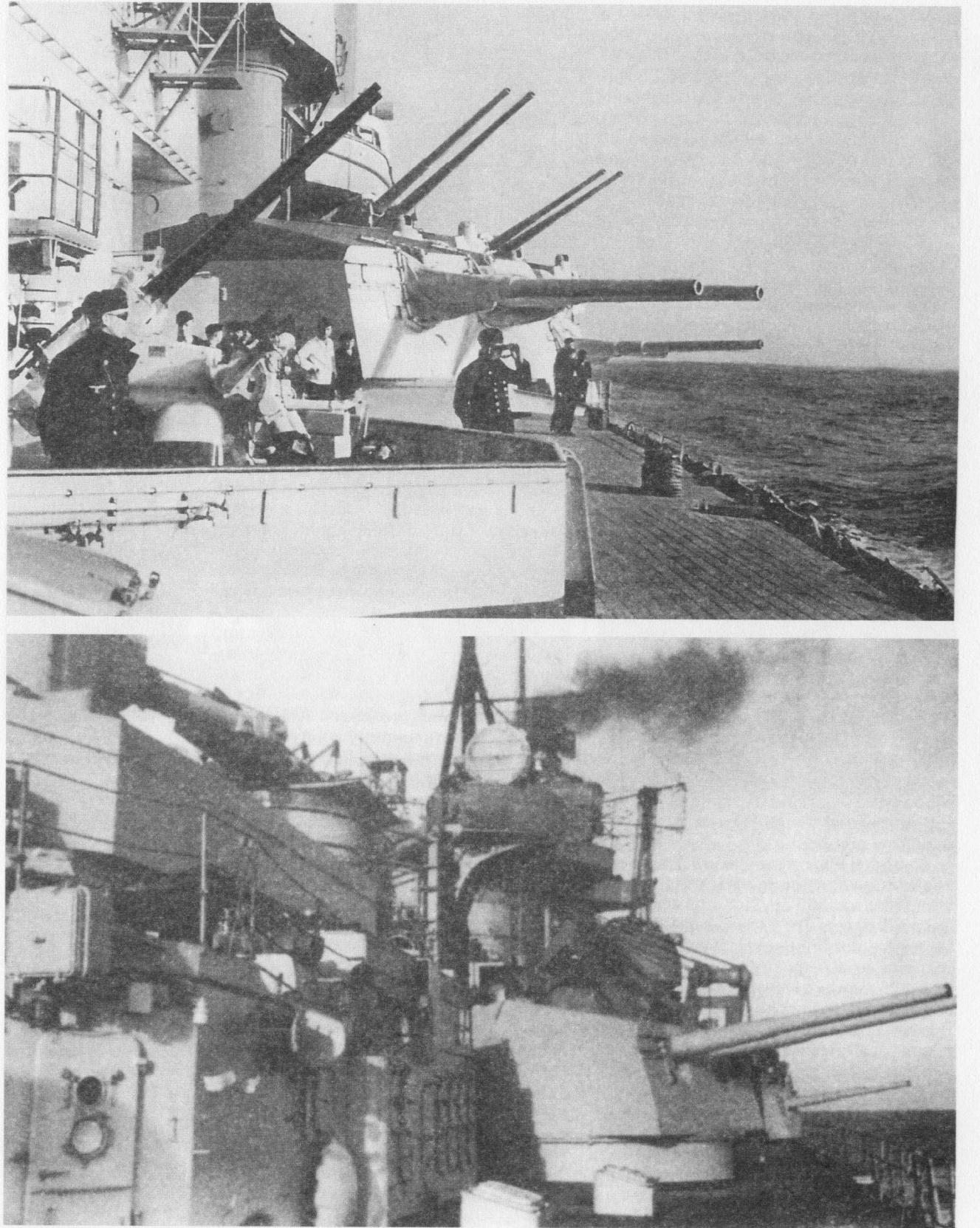
Пробитие брони 283-мм снарядом

Дистанция, м	0	7900	15 100	18 288	27 432
Угол возвышения ствола, град.	0	3,3	7,4	9,7	18,7
Угол падения снаряда на цель, град.	0	4,4	10,3	15,2	30,2
Скорость снаряда при ударе, м/с	890	693	552	496	420
Пробитие бортовой брони, мм	604	460	335	291	205
Пробитие палубной брони, мм	—	19	41	48	76

(1934 года). Замену вооружения планировали провести зимой 1940—1941 годов.

В 1935—1936 годах постройка кораблей уже находилась в такой стадии, что замена главного калибра сильно бы ее затянула — ведь на время проектирования и изготовления новых башен работы на верфях приостановились бы. Хотя 3-орудийные 283-мм башни во многих отношениях походили на 2-орудийные 380-мм, имелись и серьезные отличия в подаче боезапаса и заряжании. Пришлось бы переносить некоторые поперечные переборки, несколько переделывать погреба. Поэтому решили провести перевооружение, как только будут готовы специальные башни для 380-мм орудий. Важной проблемой при этом становилось увеличение осадки и дифферента на нос, которые и так уже вызывали беспокойство. После изучения проблемы с осадкой решили увеличить ширину корпуса и сместить наружу главный броневой пояс. Были уже готовы новые чертежи шпангоутов, где места крепления цементированных плит остались без изменений. Эти чертежи забросили с началом войны, но затем о них вспомнили, когда «Гнейзенау» получил тяжелые повреждения при налете на Киль 26 февраля 1942 года.

Выбор противоминной батареи базировался на двух факторах: имелись в наличии восемь 150-мм одноорудийных установок, а концерн «Рейнметалл-Борзиг» уже разработал проект новой двухорудийной 150-мм башни. Поэтому оба корабля получили необычную комбинацию из четырех двухорудийных башен и четырех одноорудийных установок. Желания расположить всю среднюю артиллерию в двухорудийных башнях осталось нереализованным из-за весовых соображений. Калибр 150 мм был стандартным для крупных германских кораблей с начала века.



Одноорудийные установки типа MPL35 (угол возвышения +35°, угол снижения –10°), стоявшие по бокам от трубы близко друг к другу, имели 25-мм противошкоточные щиты и общую подачу боезапаса для каждой пары одного борта. Более надежную защиту дать не удавалось из-за недостатка веса и снижения скорости горизонтальной наводки. Польза от этих установок была сомнительной — в последнем бою «Шарнхорста» они вышли из строя в первую очередь. При одновременном их использовании с двухорудийными установками возникали проблемы с управлением огнем — в основном из-за различной их скорострельности (благодаря лучшей подаче и силовому обслуживанию, башенные стреляли чуть быстрее). Такие же трудности возникали при стрельбе осветительными снарядами ночью.

Четыре двухорудийные башни модели LC/34 (или С/34, угол возвышения +40°, снижения –10°), расположенные по краям от одноорудийных установок, давали последним дополнительное прикрытие с острых курсовых углов. Башни имели силовые приводы наводки, их прислуга защищалась более мощной броней, да и подача боезапаса была лучше. С учетом брони и оборудования вес врачающейся структуры составил около 126 т.

Главной задачей 150-мм орудий модели С/28 было отражение атак крейсеров и эсминцев, для чего скорострельность в 6–8 выстрелов в минуту была вполне достаточной. Начальник Артиллерийского бюро германского флота контр-адмирал Карл Винцель относительно выбора 150-мм орудий после войны писал: «Мы имели противника, обладавшего большим преимуществом в эсминцах, и потому нуждались в артиллерии среднего калибра, способной быстро и эффективно действовать по большим эсминцам, а также отражать массированные атаки торпедных кораблей меньшего размера. Поэтому на основе масштабных полигонных испытаний и обстрелов кораблей-целей, мы пришли к выводу, что для очень быстрых действий против патрульных кораблей, а также против транспортных конвоев, необходимо 150-мм орудие. Однако из-за большого веса и недостаточной скорострельности оно не годилось для действий против авиации. Американские 127-мм и британские 133-мм универсальные ору-

дия не удовлетворяли нашим требованиям быстрого и решительного отпора эсминцам».

Рассматривался и вопрос об универсальном орудии, но в 1935 году немцы не считали возможным создать действительно скорострельное, подвижное и мощное орудие, годное для действий по надводным и по воздушным целям. Немецкие эксперты морской артиллерии полагали, что вторичная батарея линкора должна иметь калибр не менее 150 мм, а такое орудие нельзя было сделать хорошим универсальным из-за отсутствия временных взрывателей и устройств для их быстрой установки. Скорости наводки башен также подбирались для надводного боя. Взрыватели вручную устанавливались для каждой дистанции на башенной платформе. Боезапас состоял из 1600 зарядов в гильзах длиной 865 мм и весом 23,5 кг (порох RPC/32), 800 фугасных 45,6-кг снарядов с головным взрывателем и длиной 655 или 679 мм (заряд 3,058 или 3,892 кг), 800 45,3-кг полубронебойных снарядов с донным взрывателем (длина и вес заряда те же) и 240 осветительных (к ним 240 зарядов). Без учета осветительных — по 150 выстрелов на орудие.

Зенитная артиллерия дальнего боя была представлена четырнадцатью 105-мм/65 универсальными орудиями модели С/33. Они располагались в двухорудийных установках модели LC/33 на палубу выше, чем 150-мм орудия, с лучшим распределением по надстройкам и хорошими углами обстрела. Другие источники свидетельствуют, что орудия стояли в установках LC/31, спроектированных еще для 88-мм зениток. Имея скорострельность 15–18 выстрелов в минуту, угол возвышения 80° и начальную скорость 900 м/с, 105-мм зенитки обеспечивали эффективную защиту от авиации на ближних дистанциях, но на дальних уступали более крупным зениткам других стран.

Установка LC/33 весила 27 350 кг — в основном из-за двух факторов. Орудия имели большой угол возвышения и механическое устройство заряжания с транспортными роликами. Большой угол снижения (–8°), позволявший вести огонь по надводным целям на самых близких дистанциях, требовал размещения орудийных цапф как можно ближе к затвору. Для уравновешивания и уменьшения силы отдачи стволы пришлось сделать тяжелыми —

Слева:
средняя
артиллерия
«Гнейзенау»,
в 1940 г. (в верху)
и в 1942-м (внизу).



105-мм артустановка LC/33 на «Шарнхорсте».

по 9,3 т на пару. Защита состояла из 15-мм плит спереди, 10-мм с боков и 8-мм сверху и сзади.

Орудийная люлька установки имела три оси вращения. Горизонтальная и вертикальная наводка осуществлялась дистанционно со скоростью соответственно 8 и 10°/с (при ручной наводке всего 1,5°/с и 1,33°/с), а непрерывная подстройка уровня производилась следящим гидроприводом концерна «Питтлер-Тома». Третья ось вращения появилась в результате исследования процесса стрельбы на больших углах возвышения с подвижной платформы. При наводке орудий, независимой от движений корабля, оказалось возможным уменьшить нагрузку на привод управления и повысить эффективность заряжания. Третья ось вращения позволяла также вести по самолетам непрерывный огонь, менее зависимый от перемещений корпуса корабля в пространстве. Боезапас состоял из 6020 унитарных патронов общей длиной 1163 мм: снаряд весил 15,1 кг и имел 5,2-кг разрывной заряд. Обычно имелось еще 420 26,5-кг трассирующих снарядов с 6-кг боеголовкой.

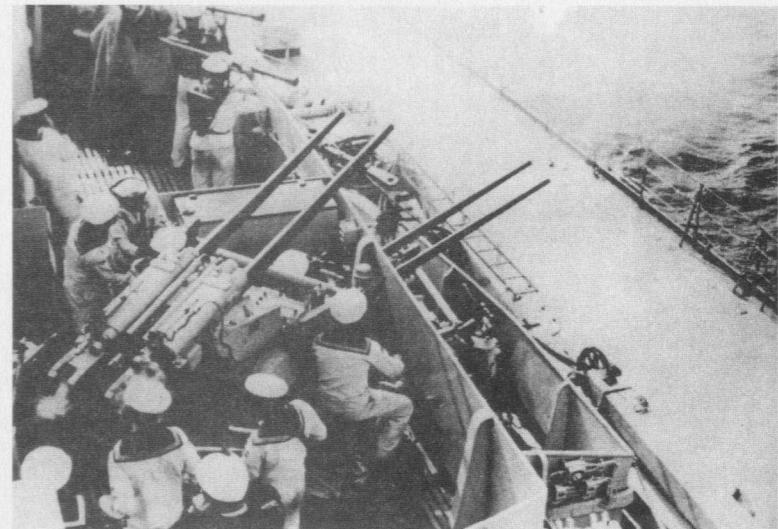
Разделение среднего калибра на противоминный и зенитный оказалось вполне эффективным для европейского театра, поскольку англичане на первых этапах войны использовали при атаках на немецкие корабли сравнительно небольшие группы тихоходных самолетов, по боевым качествам заметно уступавших, например, японским и американским. К тому же для немцев не существовало проблемы, ставшей основной в войне на Тихом океане — отражение атак пикирующих бомбардировщиков. У противника таких самолетов просто не было, да и мастерство британских пилотов морской авиации не шло в сравнение с немцами, японцами и американцами.

Шестнадцать 37-мм автоматов модели SKC/30 с длиной ствола в 83 калибра, стоявшие в спаренных установках модели LC/30 (2 по бокам башни «Бруно», 2 на носовой надстройке и 4 вокруг кормового поста УАО), не были полностью автоматизированы, но, имея скорострельность до 80 выстрелов в минуту (теоретически до 160), являлись основным средством ближней ПВО на всех крупных германских кораблях. Как и 105-мм ус-

тановки, 37-мм спарки имели три оси вращения. Скорости ГН и ВН вручную составляли 4 и 3°/с, угол снижения — 10°. Боезапас обычно насчитывал 32 000 унитарных патрона на все установки (длина 543 мм, вес 2,1 кг, масса разрывного заряда 0,365 кг).

По проекту корабли несли по 8 20-мм автоматов модели C/30 на одиночных установках C/30 с ручным обслуживанием (вес 420 кг): 2 на спардеке по бокам башни «Бруно», 2 на верхней платформе носовой надстройки, 2 на платформе трубы и 2 на шканцах. С началом войны добавили еще 2 ствола на верхней палубе в корме. Эти автоматы имели практическую скорострельность 120 выстрелов в минуту (теоретическая 280), свободно качающийся ствол (в вертикальной плоскости от -11° до +85°) и стреляли обоймами по 20 патронов (вес унитарного патрона 320 г, длина 203 мм, масса разрывного заряда 39,5 г). В ходе войны число 20-мм автоматов на этих кораблях непрерывно увеличивалось, причем большая их часть появилась на борту во время пребывания в Бресте. «Шарнхорст» получил 18 дополнительных стволов (4x4, 2x1), «Гнейзенау» — 14 (3x4, 2x1). Автоматы новой модели C/38 в одноствольных (модель C/30, вес 416 кг) или четырехствольных установках («Vierlingslafette» C/38, вес 2150 кг) размещали там, где было свободное пространство — на крышах башен, специальных платформах, на открытой палубе или на местах части прожекторов. Максимальное количество — 38 (7x4 и 10x1) — нес «Шарнхорст» в 1943 году. При модернизации «Гнейзенау» число 20-мм автоматов модели C/38 планировалось увеличить до 6 четырех- и 8 одноствольных установок. Ствол нового автомата оказался чуть легче, а практическая скорострельность повысилась до 220 выстрелов в минуту (теоретическая даже до 480). Боезапас, составлявший в начале войны 20 000 патронов (длина 78,5 мм, заряд 39,5 г), в дальнейшем рос пропорционально увеличению числа автоматов.

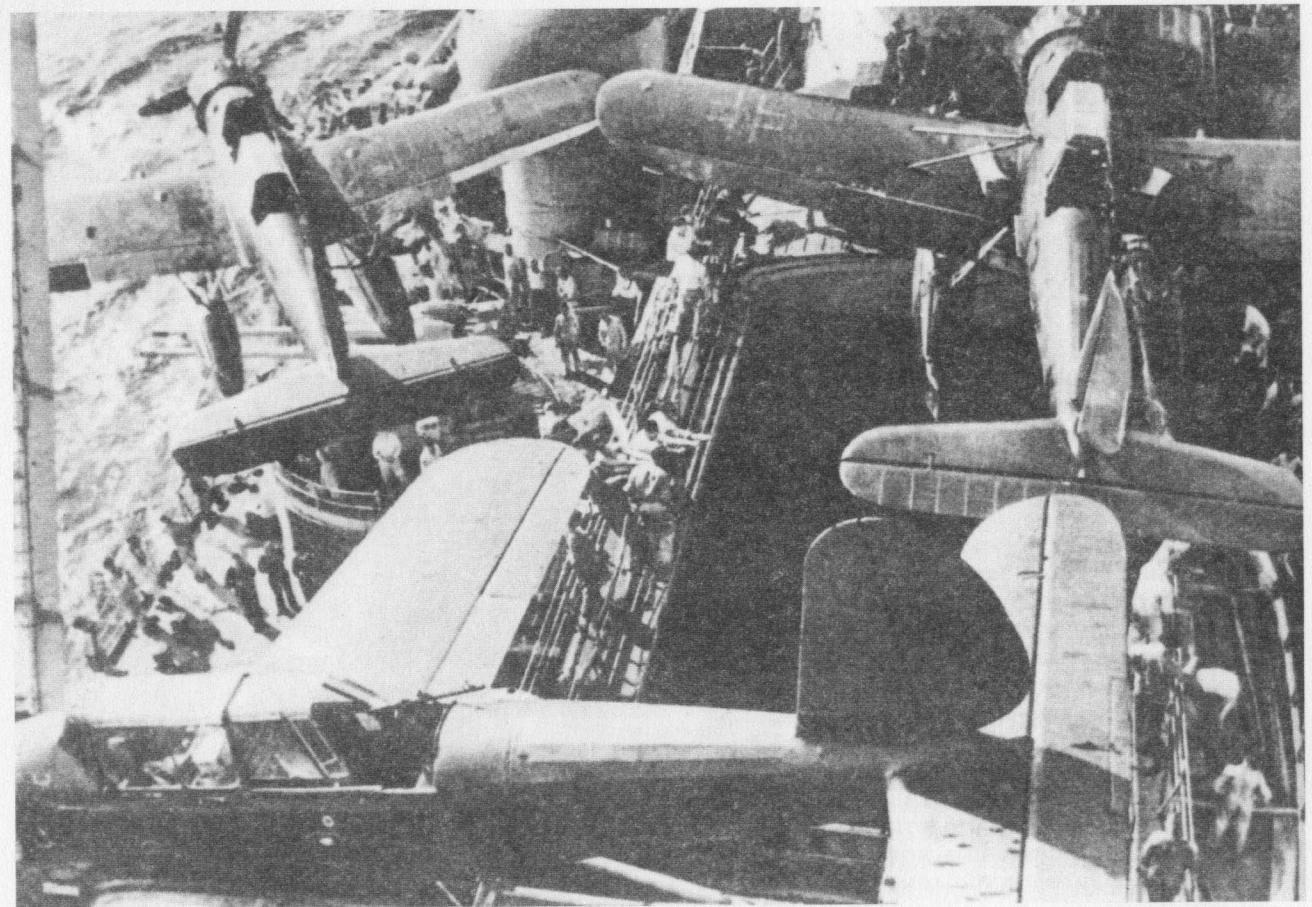
Торпедное вооружение первоначальным проектом не предусматривалось, но после возвращения из крейсерства по Атлантике в конце марта 1941 года командовавший этой операцией адмирал Лютьенс предложил установить на обоих линейных кораблях палубные торпедные аппараты. По его мнению, потопление транспортов артиллерийским огнем



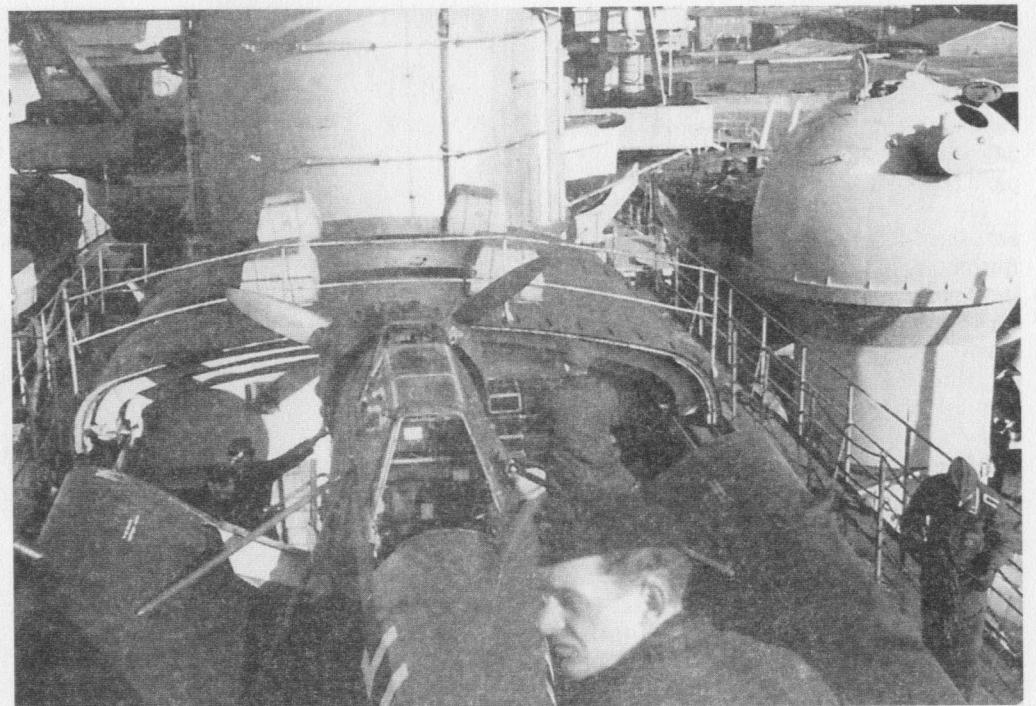
37-мм полуавтоматические артустановки LC/30 линкора «Шарнхорст».

20-мм «фирлинг» линкора «Шарнхорст».





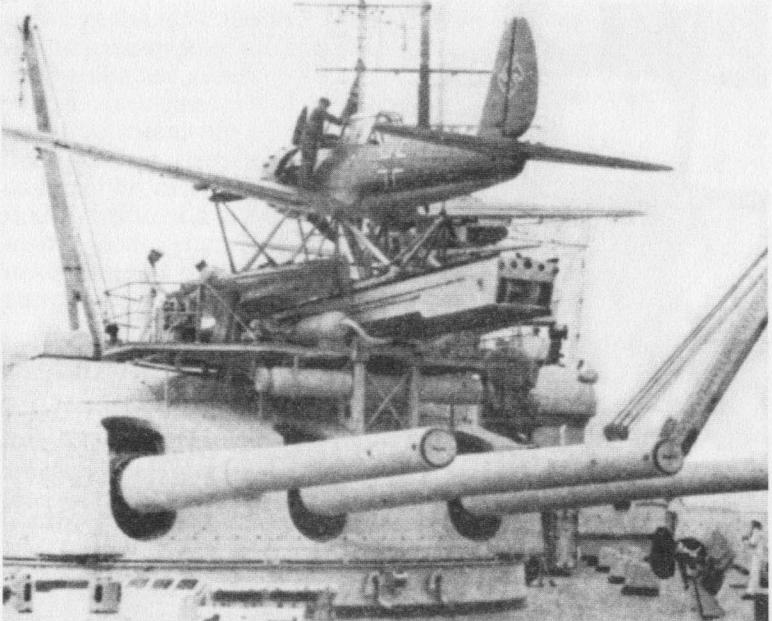
Справа и внизу: вид на ангар линкора «Шарнхорст».



аппарата, снятых с легких крейсеров «Лейпциг» (на «Гнейзенау») и «Нюрнберг» (на «Шарнхорсте»). Никакой системы управления торпедной стрельбой, кроме прицелов на самих аппаратах, не предусматривалось, а обслуживание возлагалось на прислугу зенитных автоматов. Торпеды, которых корабли принимали по 14 штук, хранились в расположенных рядом с аппаратами ящиками. Аппараты не имели никакой защиты и могли легко быть выведены из строя снарядами даже мелкого калибра, осколками или взрывной волной. В последнем бою «Шарнхорста» один из его торпедных аппаратов вывел из строя близким разрывом снаряда.

При отсутствии в германском флоте авианосцев крупные корабли вынужденно несли гидросамолеты для разведки, корректировки огня и даже некоторых наступательных действий против кораблей противника (авиабомбы хранились в специальном погребе). Устройство ангаров на этих кораблях отличалось друг от друга. Когда в 1938 году «Гнейзенау» вошел в строй, он имел небольшой ангар. На «Шарнхорсте» ангар большего размера в ходе капитального ремонта в 1939 году удлинили еще на 8 м, чтобы вместить три гидросамолета типа «Арадо-196». Крыша ангаров была сдвижной — две передних скользящих двери заходили на заднюю. Для извлечения самолетов из ангаров и постановки на катапульту в его кормовой части имелись два крана. Еще один самолет мог храниться на крыше башни «Цезарь». Сначала на этой башне имелась катапульта, но во время зимнего ремонта 1939 года с обоих кораблей ее сняли. Ангар «Гнейзенау» полностью переделали в Бресте в 1941 году. Катапульты установили внутри расширенного и удлиненного ангарса, боковые стены которого получили огромные двери. Один самолет хранился на катапульте, а еще два — под ней.

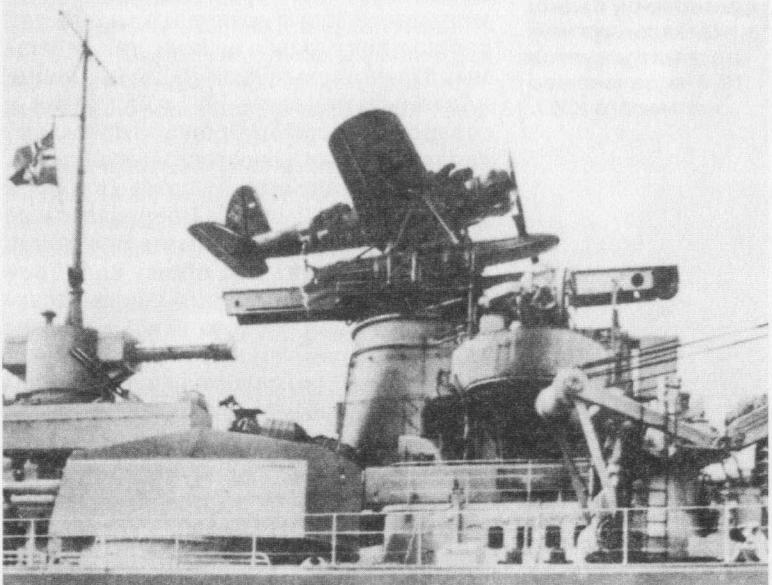
Оба корабля довольно интенсивно использовали свои бортовые самолеты в ходе всей карьеры, но особенно во время действий в Атлантике в начале 1941 года. Однако наличие на борту самолетов подвергало корабли дополнительному риску, в основном связанному с легковоспламеняющимся авиатопливом. В бою у мыса Нордкап «Шарнхорст» получил в ангар несколько попаданий, вызвавших сильные пожары.

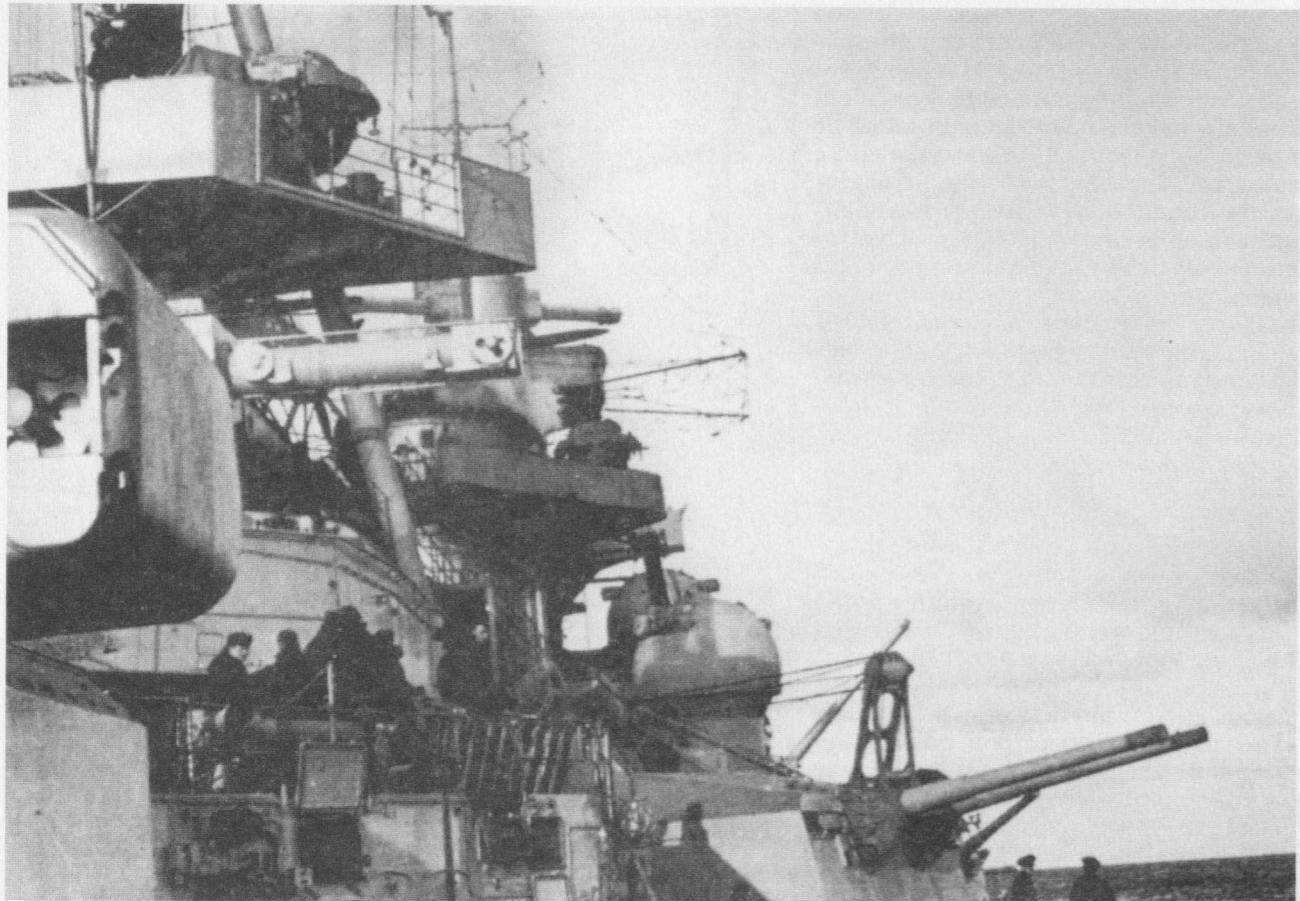


Система управления стрельбой

Для управления стрельбой по надводным целям эти корабли получили комплекс приборов стрельбы на низких углах возышения образца 1935 года, которым также оснащались линкоры типа «Бисмарк» и тяжелые крейсера типа «Хиппер». Этот комплекс управлял стрельбой орудий как главного (283-мм), так и про-

Катапульта на надстройке линкора «Гнейзенау».



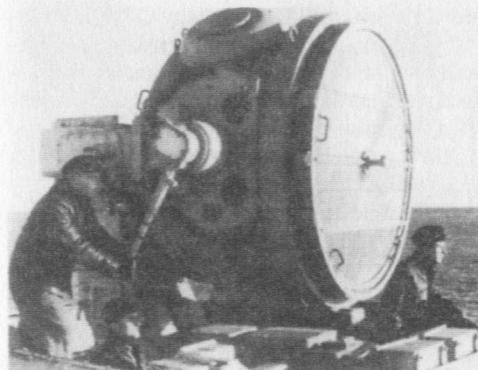


**На палубе
«Шарнхорста».
Слева виден
бронированный
колпак 10,5-м
дальномера башни
«Цезарь», за ним
просматривается
10,5-м дальномер
кормового КДП.**

тивоминного (150-мм) калибра. В его состав входили три директора (КДП) во вращающихся башенках — наверху носовой надстройки, сразу за грот-мачтой и на боевой рубке, — оборудованных 10,5-метровыми или 6-метровым (на боевой рубке) стереодальномерами, три башенчатых дальномера с базой 10,5 м (из башни «Антон» дальномер в 1941 году убрали, а отверстия закрыли бронеплитами, поскольку его линзы постоянно заливались водой и брызгами)*, носовая (в XIV) и кормовая (в VI отсеке) передаточные станции с вычислительными приборами (компьютерами) для обоих калибров каждая. Непосредственно посты управления артогнем располагались в башенках директоров на носовой надстройке и в кормовом. Они снабжались телескопами для артиллерийского офицера, горизонтального и вертикального наводчи-

ков. Башенки директоров были стабилизированы в двух плоскостях с помощью гироскопов (центрального относительно курса корабля и локальных по горизонту). Телескопы стабилизировались при помощи следящих систем с выходными электромоторами, возникающие рассогласования компенсировались вертикальными и горизонтальными наводчиками. Геометрические компьютеры в качестве входных величин получали пеленг на цель, курс своего корабля (оба в горизонтальной плоскости), его скорость и дальность до цели. Выходными величинами являлись скорость цели, её наклон относительно оси прицела, курс и дальность как среднее от показаний главных и башенных дальномеров или по данным радара. Баллистический компьютер получал значение скоростей изменения дальности и пеленга и, учитывая погоду, начальную скорость снаряда, его вращение, влажность воздуха и ветер, выдавал полные углы ВН и ГН (ПУВН и ПУГН). Каждый блок вычислительных приборов имел два сферических угловых конверто-

*Это сделали практически одновременно с установкой торпедных аппаратов, так что все рисунки, чертежи и сделанные по ним модели, на которых одновременно присутствуют дальномеры в носовой башне и торпедные аппараты перед кранами, не соответствуют действительности. — Прим. автора.



у них не было — немцы считали более важным одновременно обстреливать как можно больше целей.

Для освещения целей в ночное время корабли имели по пять 1,5-метровых прожекторов: один на мостике носовой надстройки, два на площадке вокруг дымовой трубы и два на платформе грот-мачты. Посты управления прожекторами находились в носовой надстройке и в корме.

Радиолокация

Германский флот оказался одним из первых, кто правильно оценил возможности радиолокационного определения дальности до цели. Работы над корабельным радаром немцы начали летом 1933 года, а уже в октябре 1934-го опытный экземпляр с дальностью действия всего 12 км установили на яхте «Грилле». Успешные испытания в 1935 году разработанной доктором Вильгельмом Рунге радиолокационной аппаратуры, работавшей на 50-см волнах, позволили германскому флоту в феврале 1936 года заключить контракт с фирмой GEMA, которая вскоре разработала 80-см радар, способный обнаружить движущийся корабль с дистанции 35 км, а летящий самолет — с 48 км. Фирма разработала этот радар под нажимом флота, хотя ее специалисты отдавали предпочтение установкам, работавшим на меньшей длине волн. Радар испытали в Свинемюнде, рассматривая его использование не только на флоте, но и в армии. Морская версия получила кодовое название «Зеетакт» (Seetakt), а сухопутная — «Фрейя». Первым из боевых кораблей радар «Зеетакт» получил крейсер «Кенигсберг», а «броненосцы» «Адмирал граф Шпее», «Адмирал Шеер» и «Дойчланд» (позже «Лютцов») оснастили более совершенными моделями. По другим данным первый в мире корабельный радар появился на «Адмирале графе Шпее» в 1936 году.

С началом войны «Шарнхорст» и «Гнейзенау» получили по две радарные установки «Зеетакт» FuMO 22 — одну на носовом директоре (КДП), расположенным наверху носовой надстройки, другую на кормовом. Антенны «матрасного» типа размером 6x2 м (нижняя часть для излучения) вращались вместе с башенками директоров. Радары работали на частоте 368 МГц (длина волн 81,5 см, длительность импульса 5 мс), имели выходную

мощность 8 кВт. Дальность обнаружения крупного корабля — 25 км, точность по пеленгу 5°. Носовая установка имела круговой сектор действия, но с кормовых углов ей мешали мачты. Поэтому и был установлен кормовой радар, по проекту подобный авиационному радару «Фрейя». Модель FuMO 22 не являлась вполне удовлетворительной, будучи чувствительной к влажности и сотрясениям от стрельбы. Поэтому в ходе войны появились более совершенные образцы, мощность которых превышала 15 кВт, ошибка дистанции сократилась до 50 м и менее. «Гнейзенау» (январь 1941 года) и «Шарнхорст» (в начале 1942-го) получили радары модели FuMO 27, которые имели ошибку по пеленгу всего 0,25–0,3°, ошибку дистанции 70 м. Размер антенны удалось уменьшить до 4x2 м. В 1943 году «Шарнхорст» получил дополнительно следующие типы радаров: FuMB 1, FuMO 3, FuMO 4, FuMO 7.

Немцы приостановили работы над радарами с малосантиметровой длиной волны, несмотря на протесты фирмы GEMA. Ответственность за такое решение ложилась на многих чиновников, но главную роль здесь сыграл Герман Геринг. Он не смог правильно направить усилия электронной промышленности, хотя, если бы ему показали, как работает радар с длиной волны несколько сантиметров, то он возможно и предпринял бы шаги по завершению работ над ним. Ошибочное решение о прекращении работ по сантиметровому радару для флота принадлежит адмиралу Витцелю, который имел сильное влия-

ние на офицера связи между OKM и фирмой GEMA. В результате Германия, в начале войны в технических аспектах радиолокации бывшая впереди всех, уже к середине 1941 года оказалась позади Британии. Значение радиолокатора в рейдерских операциях отмечал и последний командир «Гнейзенау» капитан цур зее (позже адмирал) Вольфганг Кёлер, который писал: «Я должен подчеркнуть важность нашего радара на «Гнейзенау». Мы всегда могли на него положиться; мы обнаруживали корабли и другие цели на огромных дистанциях и получали хорошие и точные данные от него для управления артстрельбой, которые в туманную погоду и в сумерках оказывались лучше информации, получаемой от оптических дальномеров».

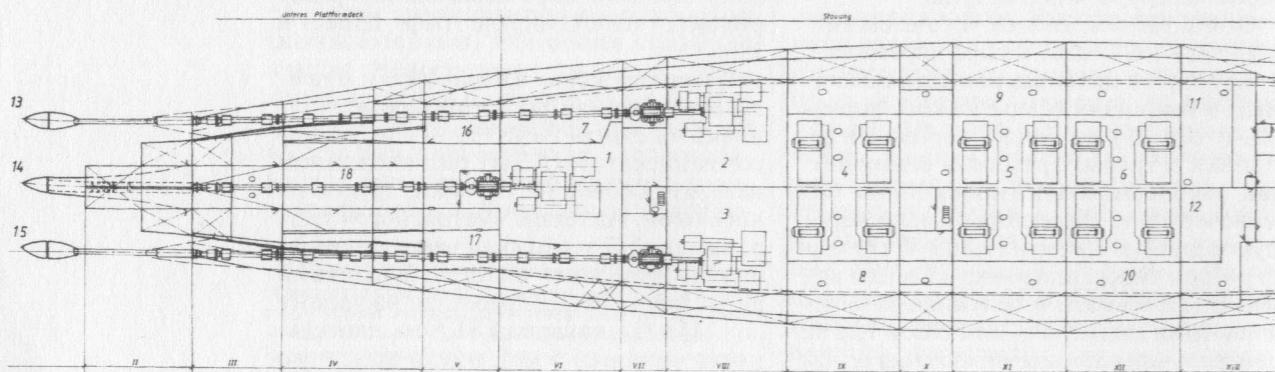
Энергетическая установка

Корабли типа «Шарнхорст» проектировались в эпоху чрезмерного увлечения скоростью и поэтому имели большую мощность механизмов. Как и их предшественники — броненосные корабли типа «Дойчланд» — они соответствовали принципу «быть быстрее, чем более сильный противник, и сильнее, чем более быстрый».

Германские инженеры потратили много сил и времени на создание действительно удачных дизельных установок для своих броненосных кораблей. Дизели обеспечивали малый расход топлива и огромную дальность плавания, позволяя подолгу оставаться в море без дозаправок. Но это преимущество нельзя было реализовать на корабле со скоростью 30 узлов и ограниченным местом под энергетическую установку. Разработка дизелей для такой высокой скорости на долго бы затянула постройку кораблей. Единственной альтернативой была паротурбинная установка, поскольку Кораб-

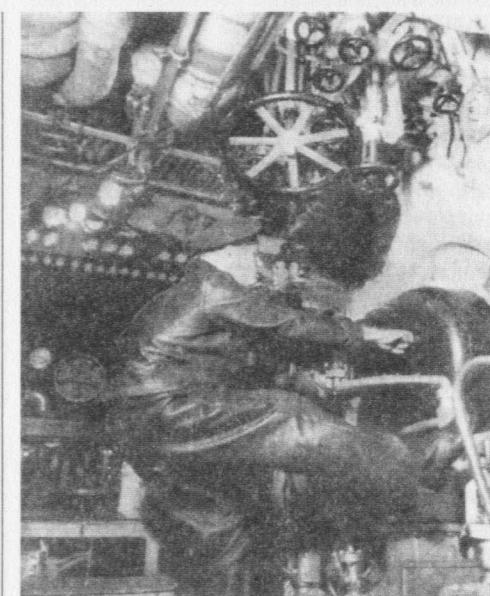
Расположение энергетической установки:

1, 2, 3 — среднее, левое и правое турбинные отделения; 4, 5, 6 — котельные отделения №№1, 2 и 3; 7, 8, 9, 10, 11 — отделения генераторов №№1–5; 12 — вспомогательное котельное отделение; 13, 14, 15 — гребные винты; 16, 17, 18 — коридоры гребных валов (H, C, B, K, Z — турбины низкого, среднего и высокого давления, крейсерская и заднего хода).



лестроительный отдел возражал против применения комбинации дизелей и турбозубчатых агрегатов. В то время турбинные установки с высоким давлением и температурой пара успешно эксплуатировались на новых лайнерах компаний «Восточно-Азиатский экспресс», «Потсдам», «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Уже несколько лет успешно работали береговые электростанции, где генераторы использовали пар с высокими параметрами. Все это, в принципе, не обещало трудностей при использовании аналогичных установок на боевых кораблях. Однако инженер-механики флота, невзирая на все достоинства таких установок, указывали на опасность их обслуживания. Расставить все точки над «и» могли только всесторонние испытания, но времени на их проведение не было. Адмирал Редер решил лично вмешаться в этот вопрос и приказал рисковать поставить на новые линкоры установки с высокими параметрами пара.

В результате параметры пара на кораблях типа «Шарнхорст» — давление 58 атм и температура 450°C — оказались намного выше, чем на всех их современниках, исключая «Бисмарк» и «Тирпиц».

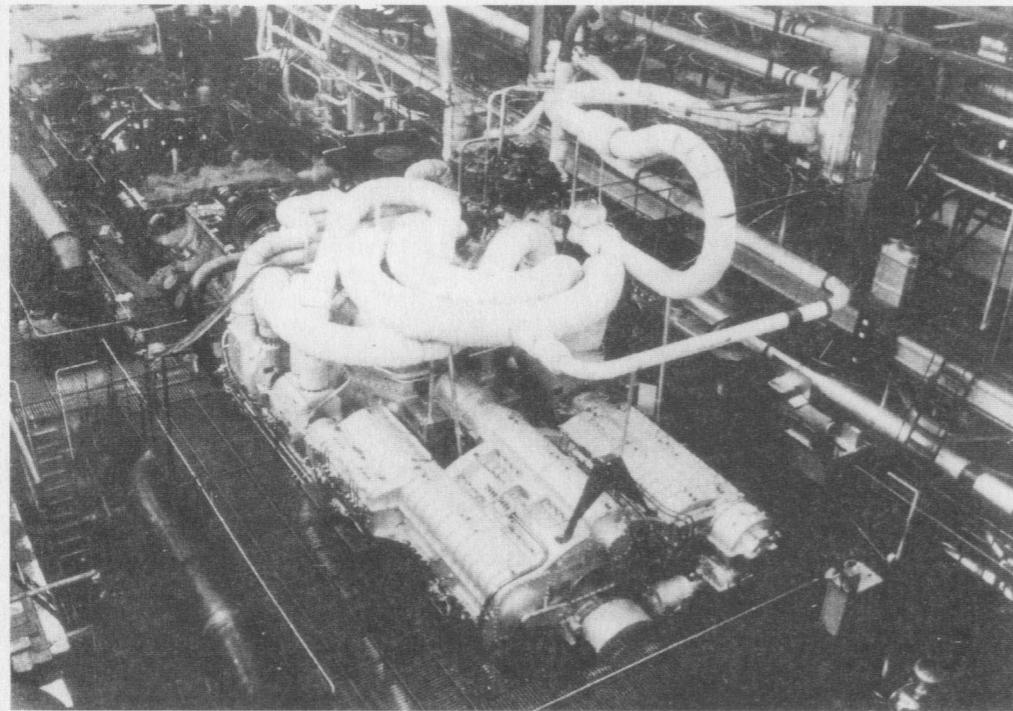


Пар вырабатывали 12 трехколлекторных котлов с перегревателем и экономайзером типа Бауэр-Вагнер производства фирмы «Дешимаг» из Бремена (максимальная производительность 55 т/ч), а три турбоагрегата развивали мощность на валах 125 000 л. с. или на короткий

Вверху:
в центральном
посту линкора
«Гнейзенау».

Слева: матрос
машинной команды
у парового котла
на «Шарнхорсте».

Главный турбозубчатый агрегат линкора «Гнейзенау».



период форсировки 160 000 л. с. От первоначально запланированных 5-коллекторных котлов с двумя перегревателями и двумя экономайзерами каждый отказались из-за их чрезмерной сложности. Турбины типа Парсонс для «Шарнхорста» изготавливала фирма «Браун Бовери», а для «Гнейзенау» — «Дешимаг» по собственному проекту.

Вся энергетическая установка на этих кораблях оказалась легче и компактнее, чем дизельная равной мощности. Однако расход топлива был выше, и для той же дальности требовался больший его запас. Ограничения по водоизмещению и приоритет броневой защиты заставили отказаться от большой дальности плавания. Но и оставшийся запас топлива при высокой скорости его использования создавал проблемы с остойчивостью, т.к. опорожнение нефтяных цистерн ослабляло эффективность ПТЗ. Поскольку немцы не любили компенсировать расход топлива в цистернах соленой забортной водой (не считая бортовых цистерн, входящих в ПТЗ, да и то в случаях крайней необходимости), следовало найти какой-то другой выход. Решили расположить бортовые топливные цистерны как можно выше, чтобы с их опорожнением остойчивость корабля повышалась.

Впервые появившийся на «Адмирале Шеере» нефте-водяной сепаратор, позво-

лявший принимать в топливные цистерны водяной балласт, стали применять на всех германских кораблях. Для увеличения дальности плавания бортовые внешние и внутренние балластные цистерны заполнялись, хотя бы частично, топливом. Но носовые топливные цистерны сначала оставляли пустыми, чтобы устранить «врожденный» дифферент на нос. Остойчивость этих кораблей не всегда улучшалась с расходом топлива, поэтому временами приходилось пользоваться забортным балластом.

Пространство энергетической установки было хорошо разделено на отсеки, каждый турбоагрегат стоял в отдельном отделении (16,5-метровом среднем и 15-м бортовых), а 12 котлов стояли попарно бок о бок в трех отсеках — XII, XI и IX, причем между двумя кормовыми имелся пустой отсек X. Котлы имели системой автоматического управления типа Аскания и двойными форсунками Сааке. Каждый турбозубчатый агрегат (ТЗА) весом 970 т состоял из турбины высокого, среднего и низкого давления, турбин крейсерского и заднего хода (высокого и низкого давления), соединенных с валом через зубчатый редуктор (двухступенчатый для ТВД и одноступенчатый для остальных). Роторы турбин ВД вращались со скоростью 5100 об/мин («Гнейзенау» 6725), СД и НД 3150 и 3160 (3200 и 2700), а КХ —

2400 об/мин. ТВД были уникальной для Кригсмарине конструкции, представляя собой комбинацию колеса Кертиса и трех роторов Рато. Кормовой ТЗА располагался в отсеке VI, а бортовые — в отсеке VIII, разделенном переборкой по ДП.

Максимальная выходная мощность каждого турбоагрегата равнялась 53 360 л. с. при 265—280 об/мин. на валах, т. е. всего 160 080 л. с. Мощность турбин заднего хода составляла 13 000×3=39 000 л. с. (по другим данным по 19 000 л. с.), а крейсерских — по 12 000 л. с. На испытаниях «Шарнхорст» развил 31,65 узла, «Гнейзенау» — 30,7 уз. Дальность плавания 19-узловым ходом (на 2 валах) при запасе топлива соответственно 6108 т (6345 м³) и 5360 т (5700 м³) оказалась 7100 и 6200 миль вместо проектных 8200, на 15 узлах 9020 миль, а указанным полным ходом — соответственно 2210 и 2900 миль. Иногда приводимая дальность плавания на 19 узлах 8400 миль для «Гнейзенау» и даже 10 100 для «Шарнхорста» представляется сильно преувеличенной.

Широкое использования электричества, особенно в системах вооружения, вынудило повысить мощность корабельной электростанции. Каждый линкор получил генераторы общей мощностью 4520 кВт, включая 900 кВт резервных с дизельным приводом на случай боевых повреждений. Шесть турбогенераторов имели мощность по 460 кВт, два — по 430 (по другим данным по 230 кВт, т. е. общая 4120 кВт), два дизель-генератора — по 300 кВт, а еще два, подключенных к отдельной аварийной электросети) — по 150 кВт. Генераторы располагались в пяти отделениях, идущих по бортам в шахматном порядке: слева от кормового МО на уровне верхней платформы и над левым валом, справа от кормового КО №1, слева от среднего КО №2, справа от носового КО №3 и слева перед ним в отсеке XIII. В первых четырех стояли турбогенераторы, а в самом носовом — дизельные. Нормальное напряжение сети 230 В постоянного тока, но имелась и сеть 110 В переменного тока.

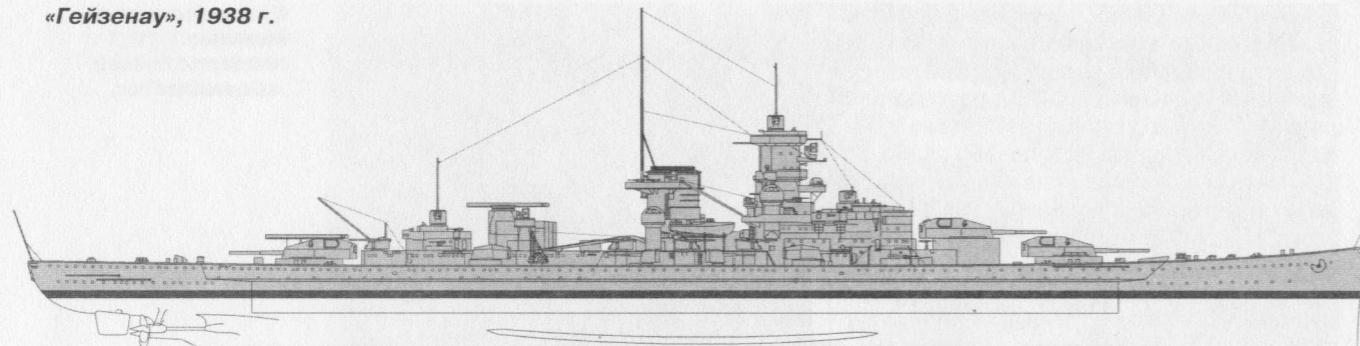
Внешние отличия

Кроме расположения зенитных автоматов после достройки надводный борт и надстройки кораблей были окрашены светло-серой краской при черном козырьке трубы, а единственным цветовым пятном оставались гербы по обеим сторонам форштевня. В первые месяцы войны эту «мышиную» окраску сохранили, распро-

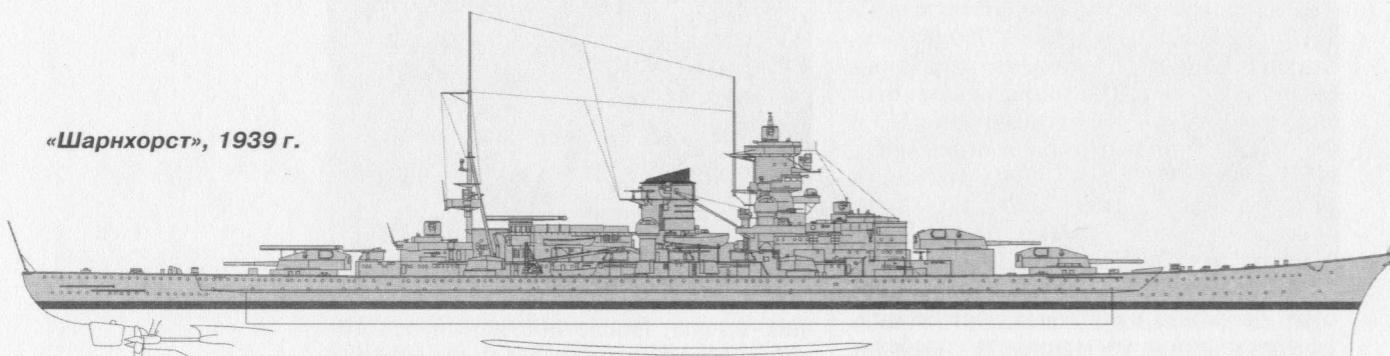


Распределительный щит электростанции «Шарнхорста».

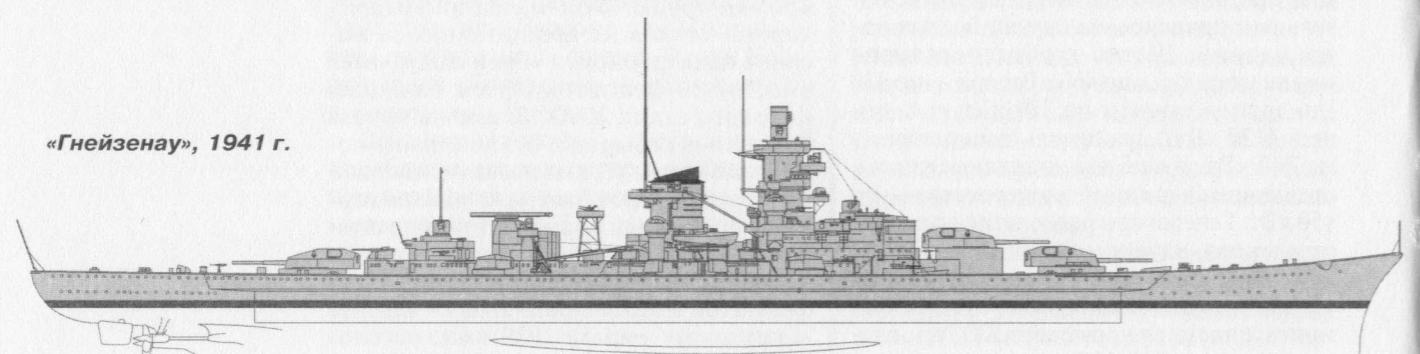
«Гейзенау», 1938 г.



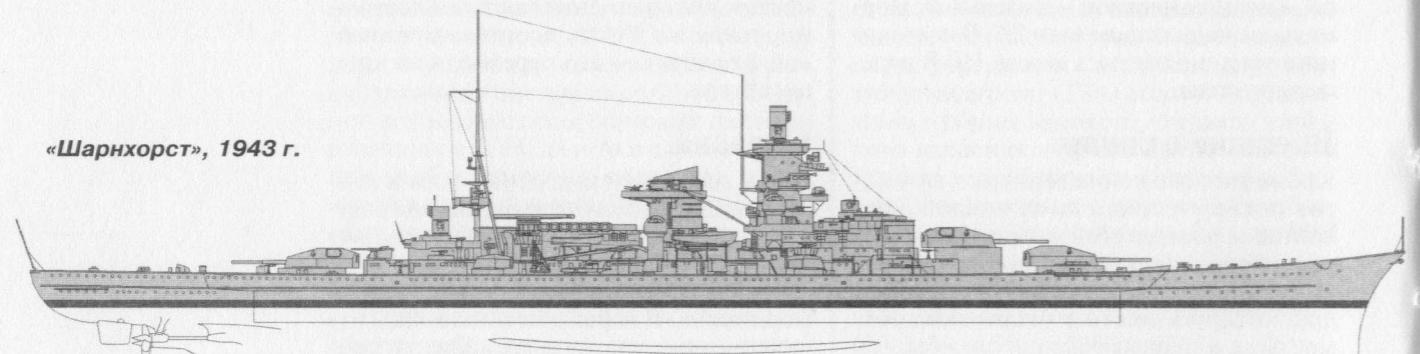
«Шарнхорст», 1939 г.



«Гнейзенау», 1941 г.



«Шарнхорст», 1943 г.



странив ее и на козырек трубы, который стал больше (гербы сняли). И только на «Шарнхорсте», проходившем в ноябре различные испытания, для идентификации с воздуха горизонтальные участки крышек башен ГК покрыли красной краской, а на второй башне на этом фоне нарисовали белое кольцо. Этот прием немцы уже применяли в конце Первой мировой войны на своих дредноутах и линейных крейсерах.

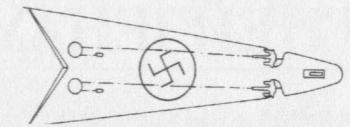
Перед выходом на операцию «Нордмарк» в феврале 1940 года в носу и корме на палубе, опять же для идентификации с воздуха самолетами Люфтваффе (они умудрились в этом месяце потопить два своих эсминца), на палубах в носу и корме нанесли красные квадраты и на них — черную свастику в белом круге. На «Гнейзенау» она была больше, чем на «Шарнхорсте». В апреле перед операцией «Везерюбунг» все части крыш всех 7 башен (кроме кожухов дальномеров) покрасили желтым цветом, который в мае сменили на красный, а в июне, на время операции «Юно» — на темно-серый.

Собственно камуфляжная окраска впервые появилась на «Гнейзенау» и «Шарнхорсте» соответственно осенью и в декабре 1940 года, когда они проходили послеремонтные испытания на Балтике*. Чтобы затруднить определение курса корабля противником (особенно его подлодкам) на первом борту от штевней до шпилей и только в носу от форштевня до носовых шпилей на втором покрасили практически в черный цвет. При взгляде на корабль сбоку теперь казалось, что он движется под более острым углом к наблюдателю. Крыши всех башен, включая кожухи дальномеров, снова стали красными. Среднюю часть корпуса и надстройки «Гнейзенау» исказили ломанными белыми и черными полосами на сером фоне.

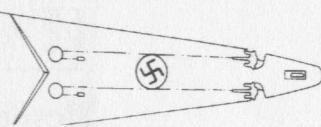
Перед выходом в рейдерство по Атлантике бортам вернули прежний вид, демаскирующие квадраты со свастикой

*Впервые необычную пятнистую окраску линкор «Гнейзенау» получил в июне 1940 г., когда находился в Тронхейме. Однако просуществовала она недолго — во время ремонта в Киле в августе того же года корабль перекрасили. — Прим. ред.

«Гнейзенау»



«Шарнхорст»



Сравнительные размеры опознавательных знаков «Шарнхорста» и «Гнейзенау», 1940 г.

закрасили темно-серой краской, а крыши всех башен снова полностью перекрасили желтой. Теперь в глазах экипажей торговых судов и разведывательных самолетов союзников можно было сойти за дружественный корабль. Вводить в заблуждение подводные лодки англичан смысла не было — в открытой Атлантике они не патрулировали.

При прорыве из Бреста в Германию через Ла-Манш смысла маскироваться не было, поэтому свастика опять вернулась на палубы, но только красные квадраты расширили до кромки бортов, превратив в полосы. Эти знаки оставались на палубе «Шарнхорста» до конца карьеры. Крыши всех башен стали голубыми. Надстройки покрыли мелкими белыми пятнами, что создавало эффект «размытости», затрудняющий прицеливание наводчикам орудий — ведь предстояло идти мимо береговых батарей; кроме того, не исключался и бой с кораблями Флота метрополии. Тем же целям способствовала темная полоса, нанесенная выше ватерлинии почти до штевней.

Перед переходом на север Норвегии в январе 1943 года на «Шарнхорсте» в качестве меры от подлодок оконечности корпуса почти до стволов ГК покрасили в белый цвет, оставив остальной корпус и надстройки (включая крыши башен) темно-серыми. В таком виде корабль все три раза выходил на прорыв (операции «Фронттеатр», «Домино» и «Падеборн»).

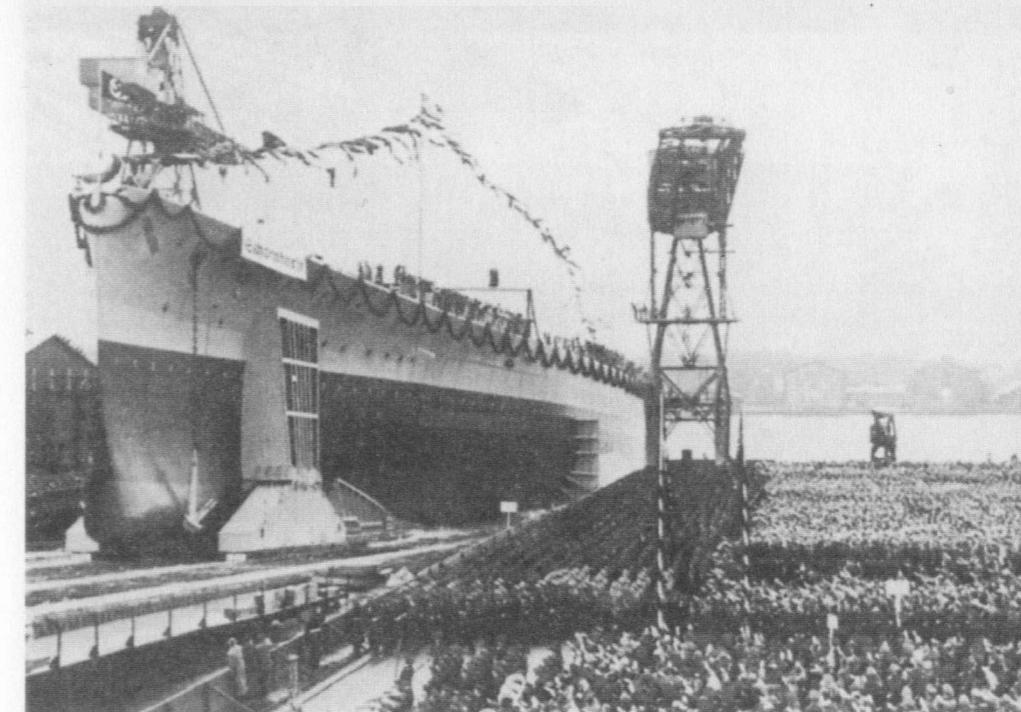
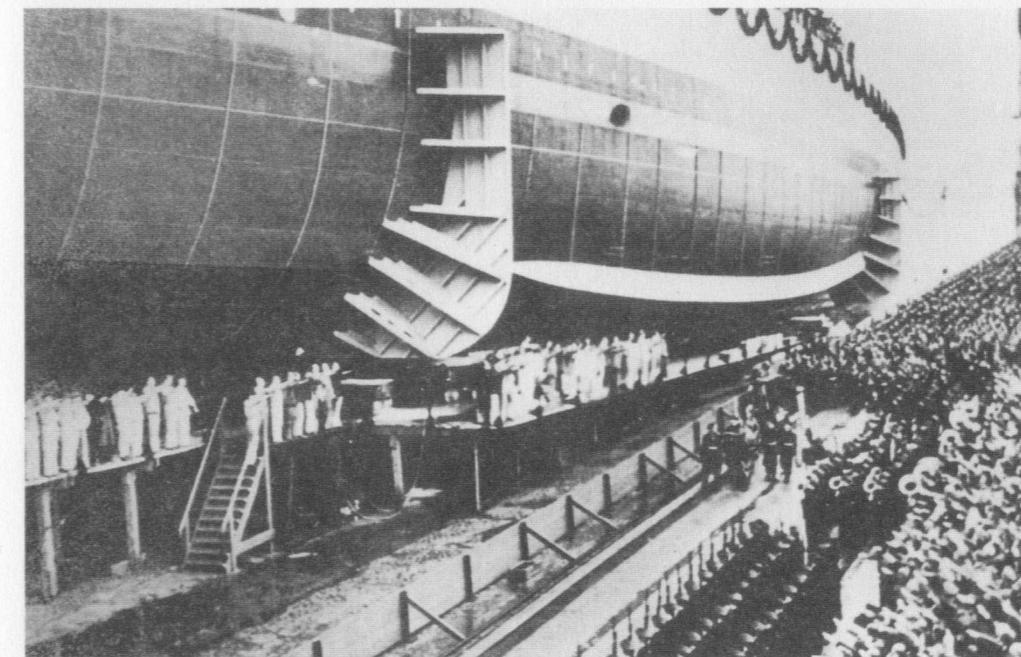
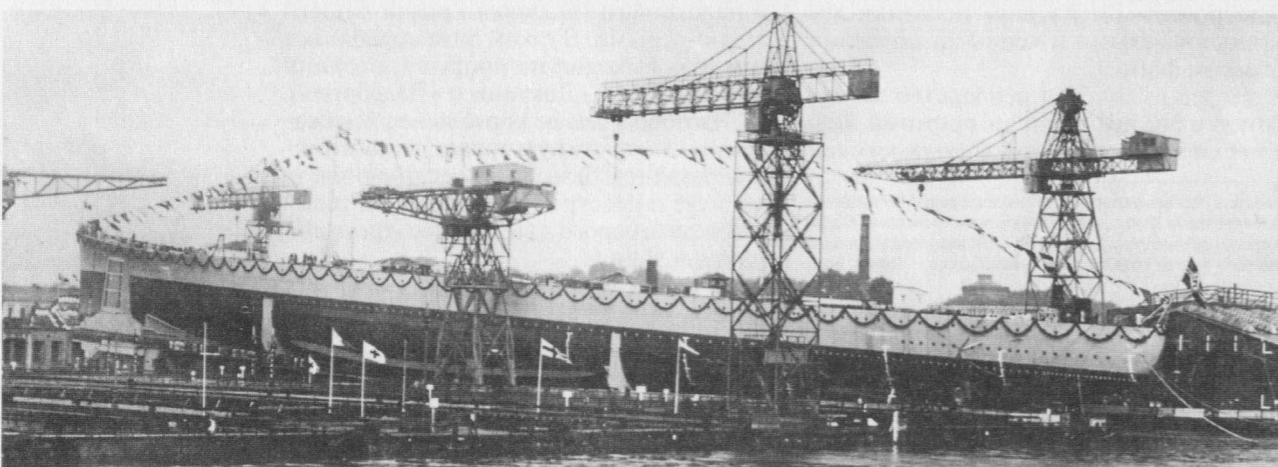
На новом театре корабль нес искажающую камуфляжную окраску: оконечности остались белыми, а среднюю часть корпуса и надстройки раскрасили тремя оттенками серого в виде полос, треугольников и волн.

СЛУЖБА «ШАРНХОРСТА» И «ГНЕЙЗЕНАУ»

История службы

Контракт на строительство броненосных кораблей «D — Ersatz Elsass» (замена броненосца «Эльзасс») и «E — Ersatz Hessen» (замена броненосца «Гессен») разместили 25 января 1934 года на военной верфи Вильгельмсхафена (слип №2)

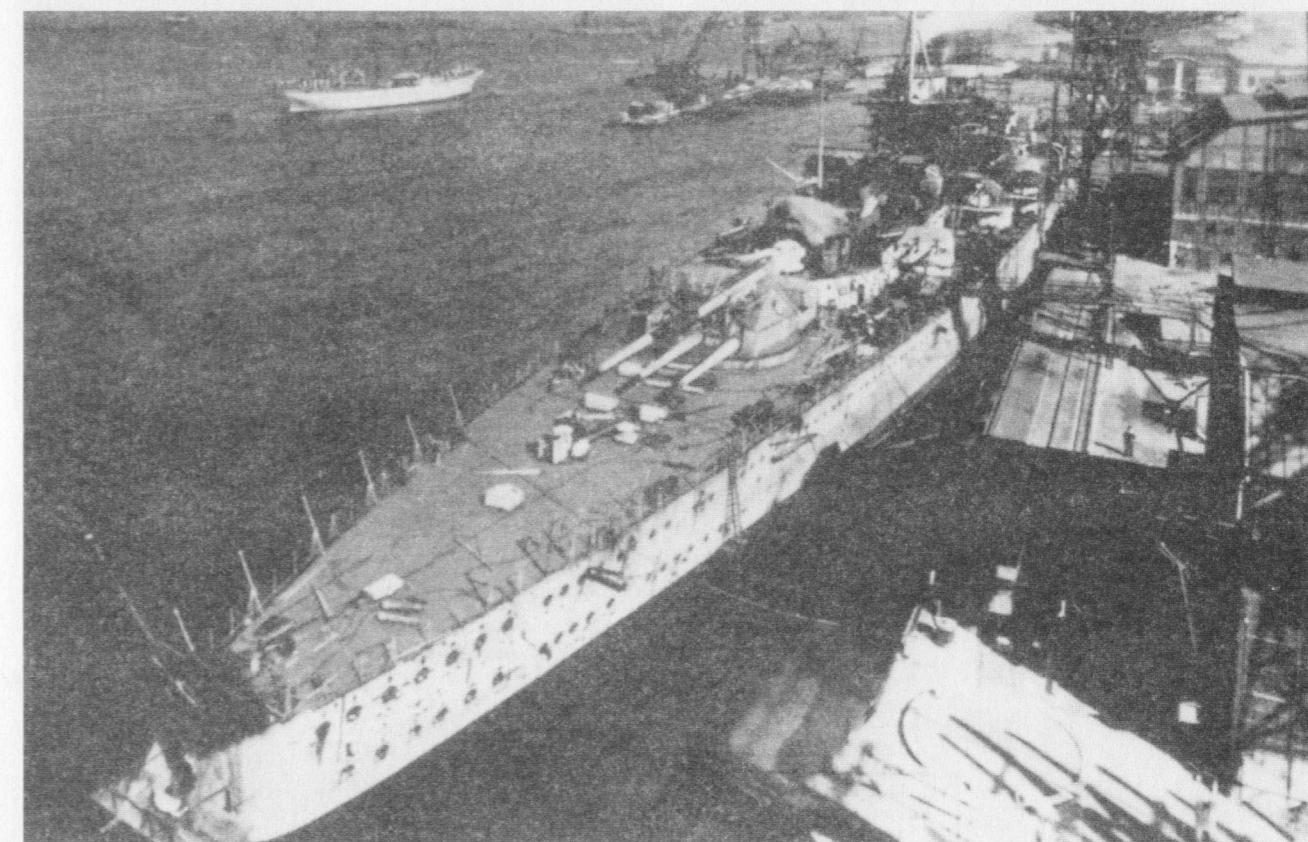
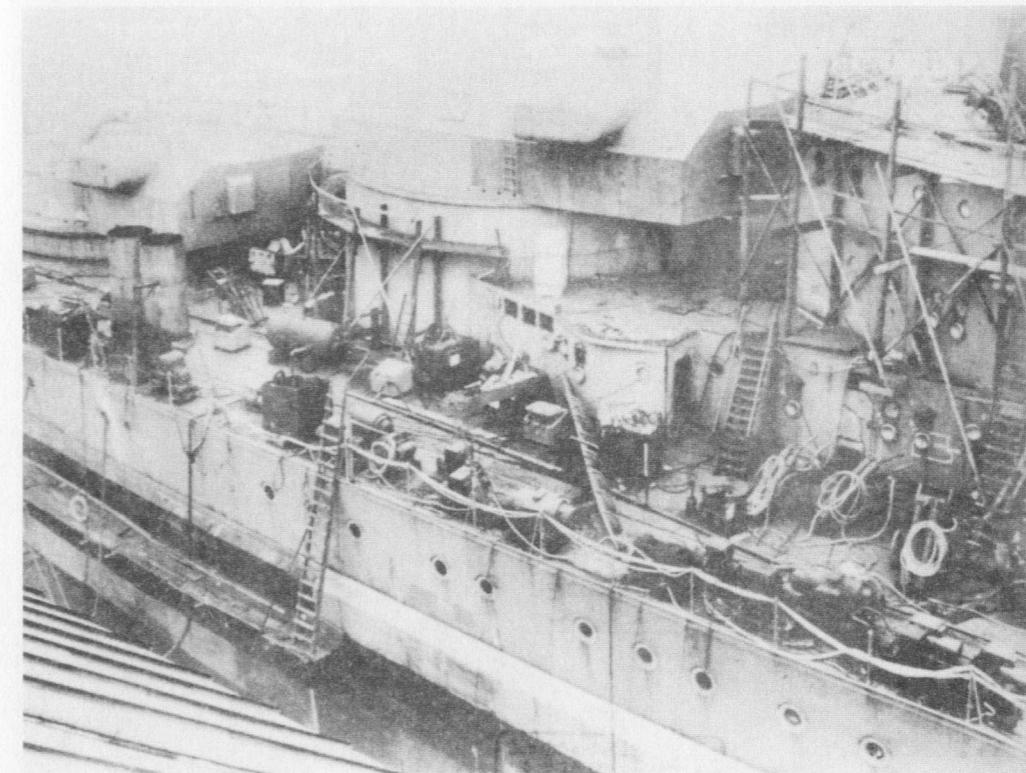
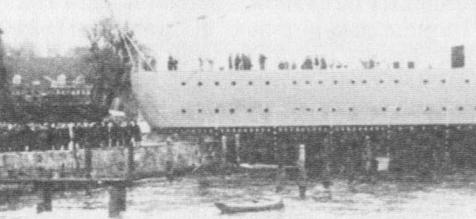
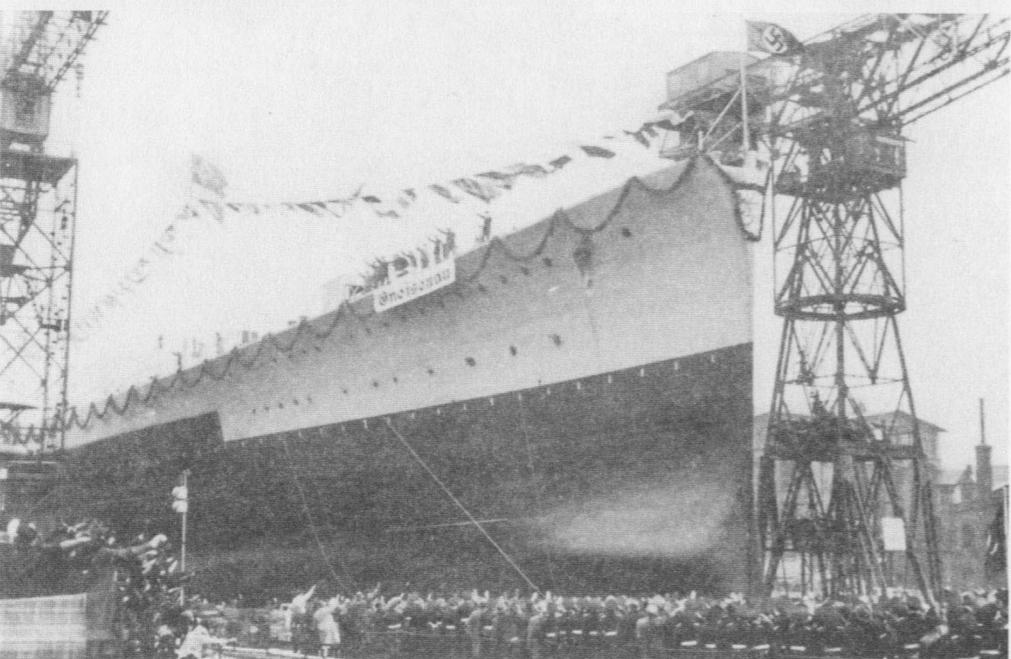
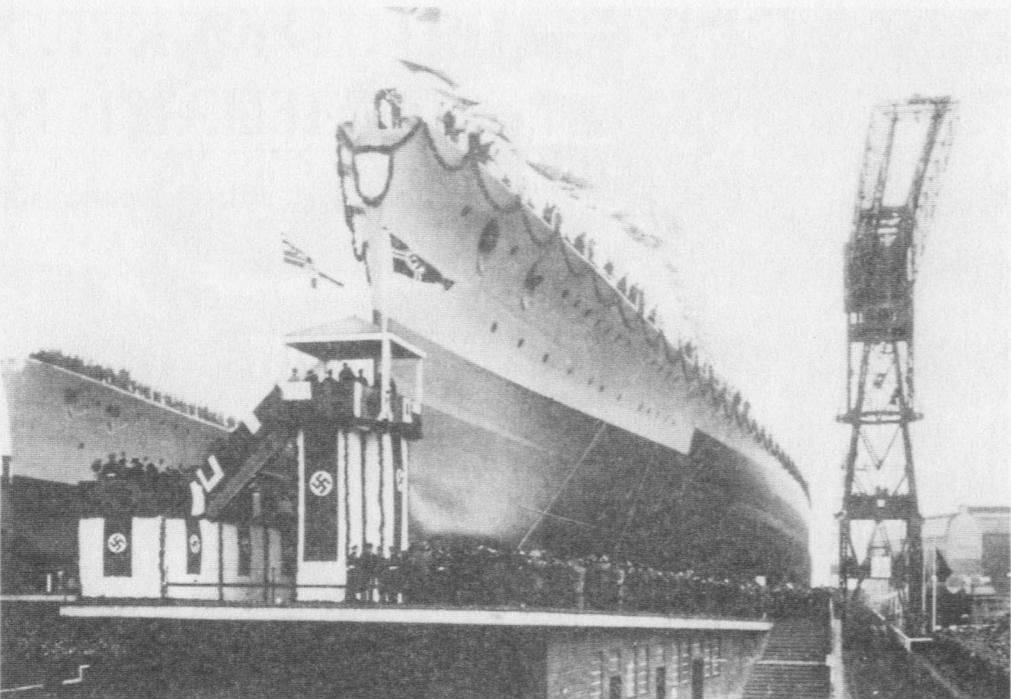
и на верфи фирмы «Дойче Верке» в Киле, где одновременно 14 февраля произвели церемонию закладки. Но уже 5 июля постройку приостановили в связи с принятым решением строить линейные крейсера значительно больших размеров. Перезакладка состоялась соответственно 15 июня и 6 мая 1935 года.



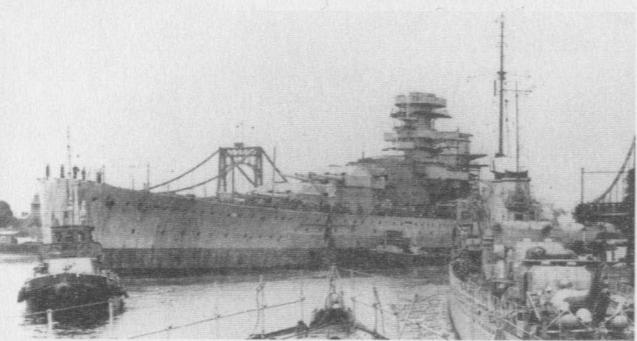
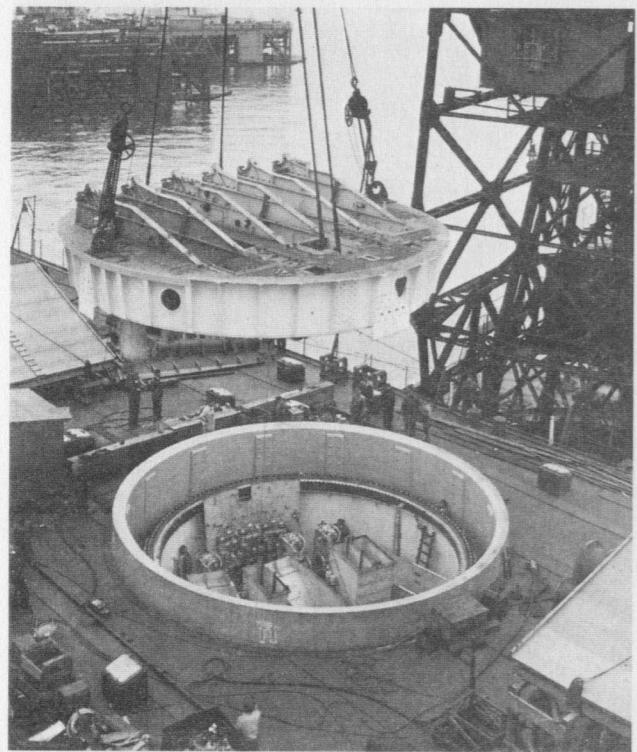
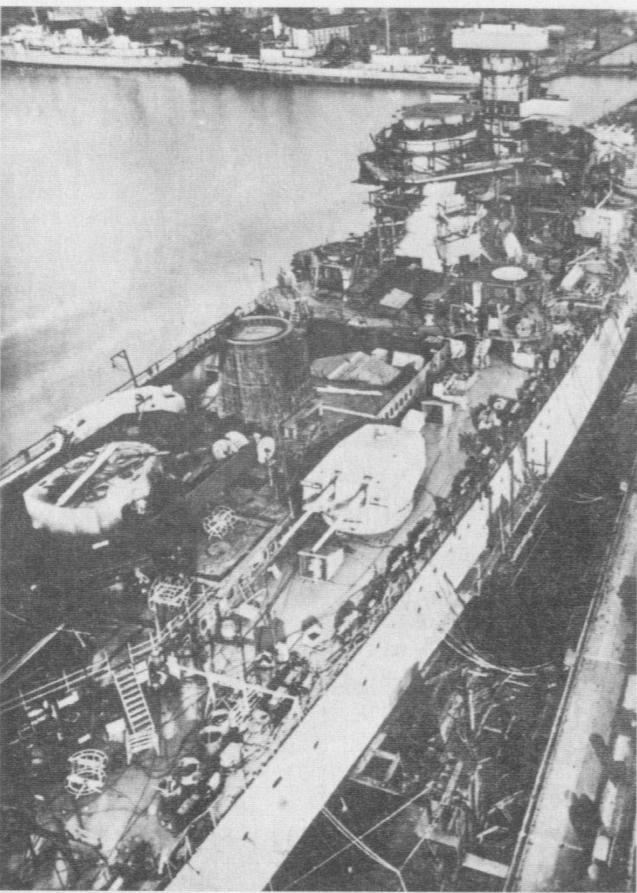
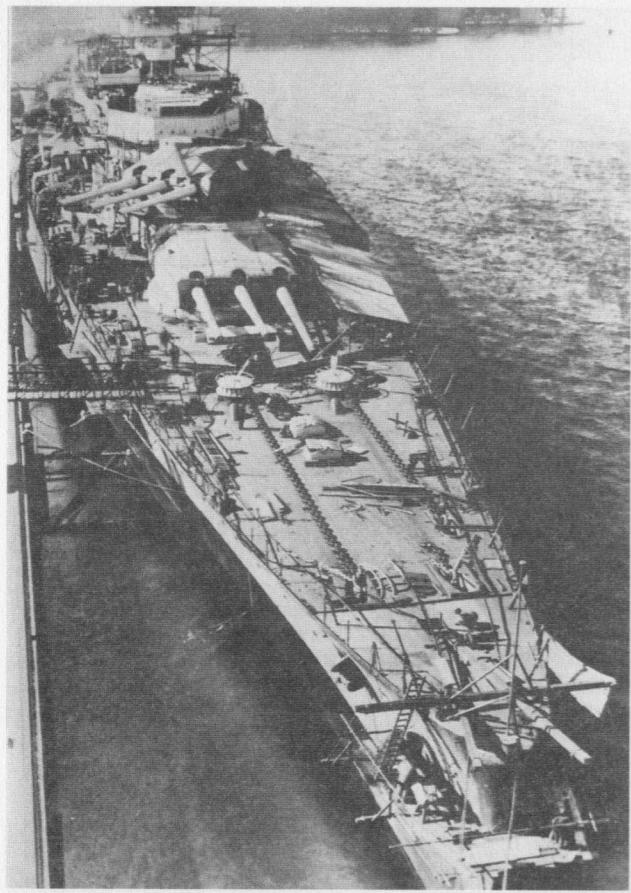
Спуск «Шарнхорста» (строительный номер 125) состоялся 3 октября 1936 года. Церемония была очень торжественной, на ней присутствовал сам Адольф Гитлер, а «крестила» новый линкор вдова командира броненосного крейсера «Шарнхорст» капитана цур зее (капитана I ранга) Феликса Шульца, погибшего со своим кораблем у Фолклендских островов 8 декабря 1914 года. Проведение верфью большого объема ремонтных работ и задержки в поставках некоторого оборудования, например, турбогенераторов, сказалась на сроках постройки. Корабль вошел в строй 7 января 1939 года, первым командиром назначили капитана цур зее Отто Цилиакса. «Гнейзенау» спустили позднее —

На четырех снимках — торжественный спуск на воду линкора «Шарнхорст» в присутствии Гитлера, 3 октября 1936 г.

Церемония спуска
на воду линкора
«Гнейзенау»,
8 декабря 1936 г.
На двух снимках
в н и з у:
последствия
неудачного спуска
— корма
«Гнейзенау»
врезалась
в набережную.



«Гнейзенау»
в достройке.
На снимке в н и з у
на заднем плане
виден учебный
парусник «Горх
Фок» — будущий
«Товарищ».

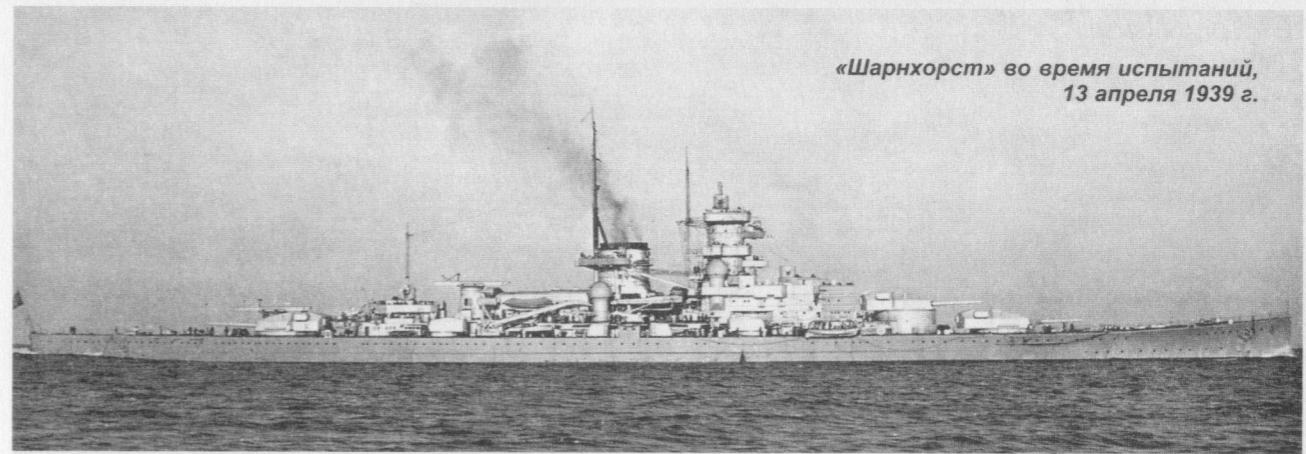
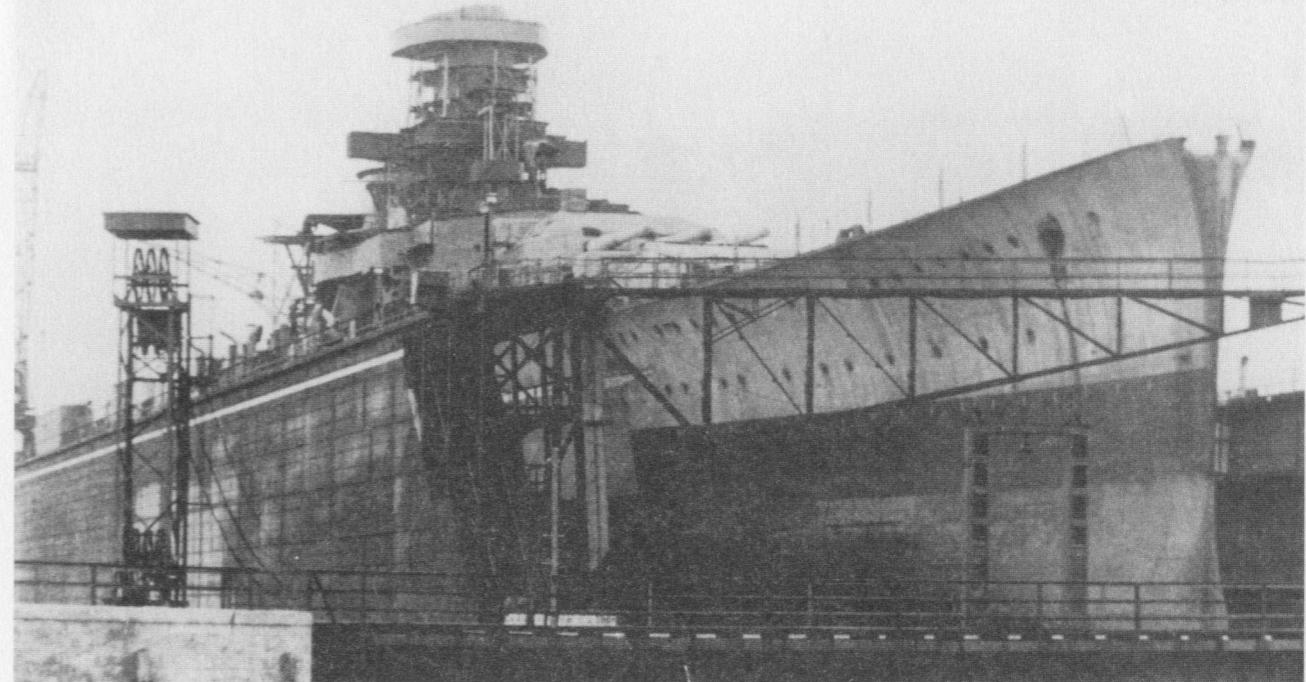


Вверху слева и внизу
справа: «Шарнхорст»
в достройке, 1938 г.

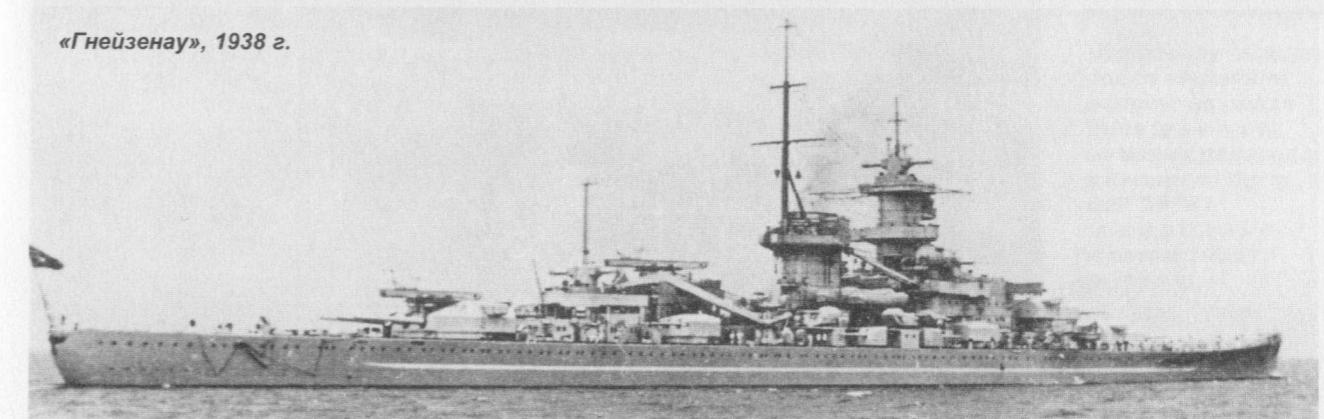
Вверху справа: «Гнейзенау»
в достройке, 1938 г.

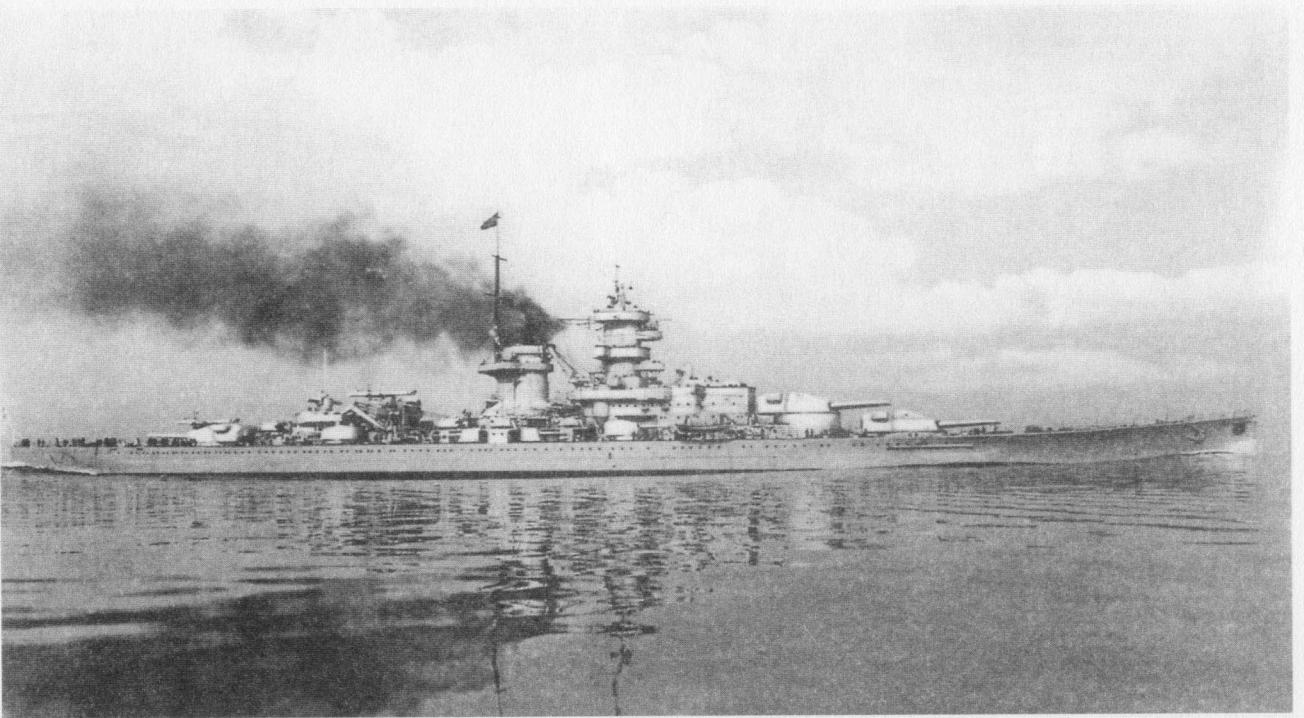
Внизу слева: монтаж башни
«Антон» на линкоре «Гнейзенау»,
1937 г.

«Гнейзенау» в плавучем доке.



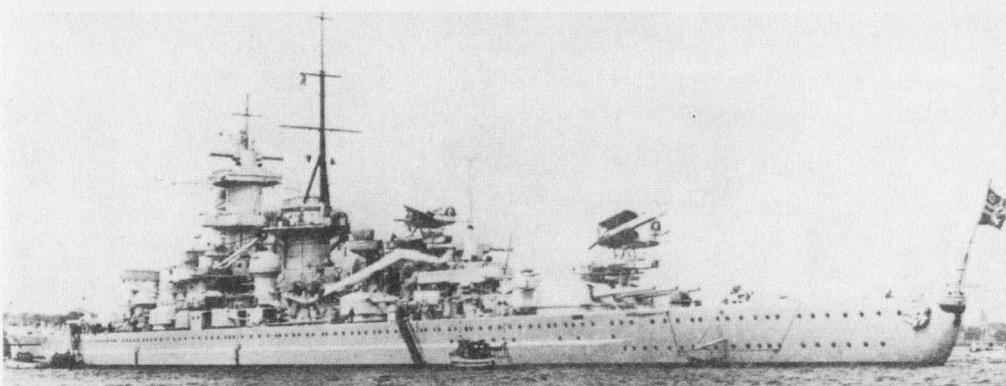
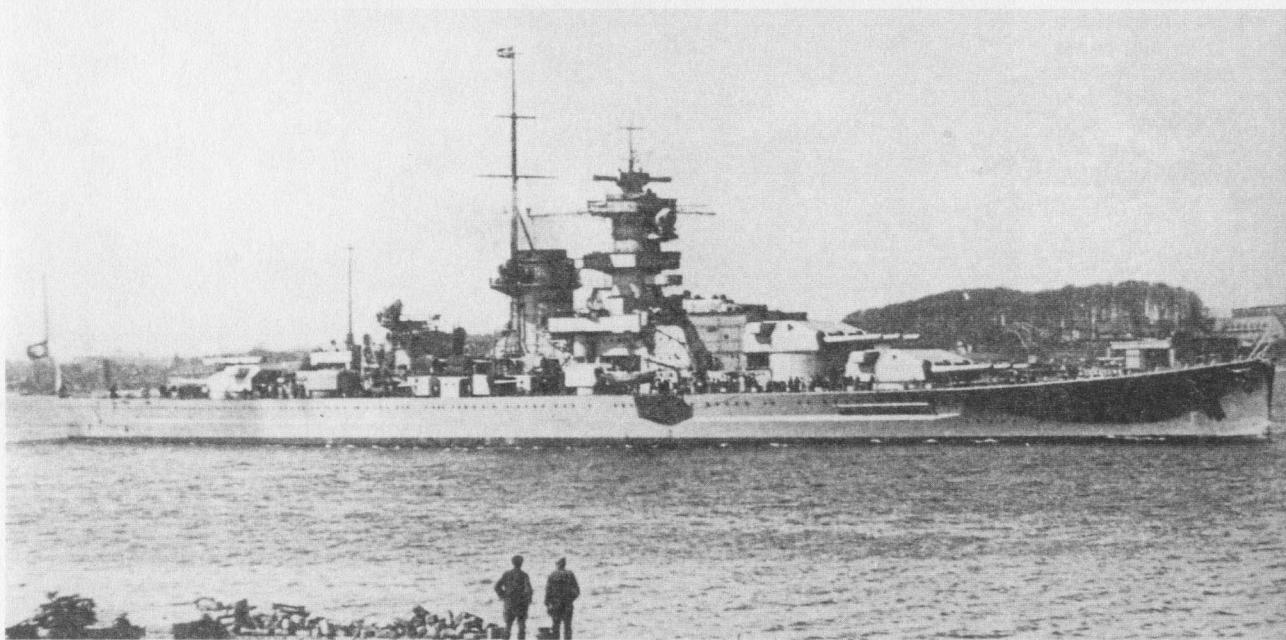
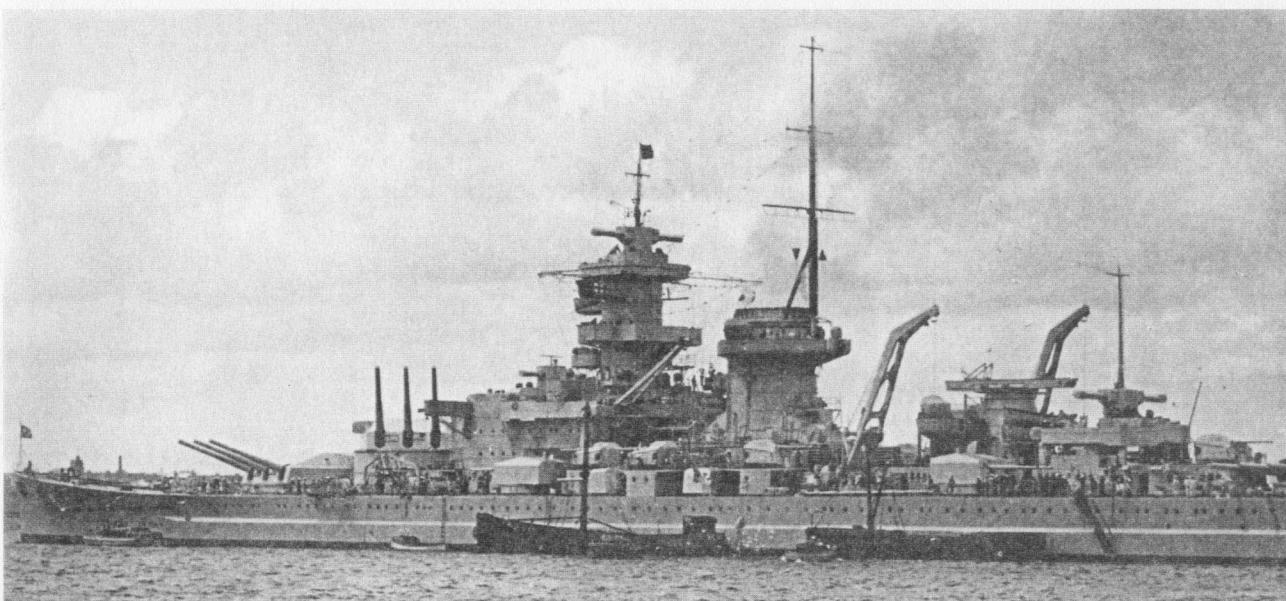
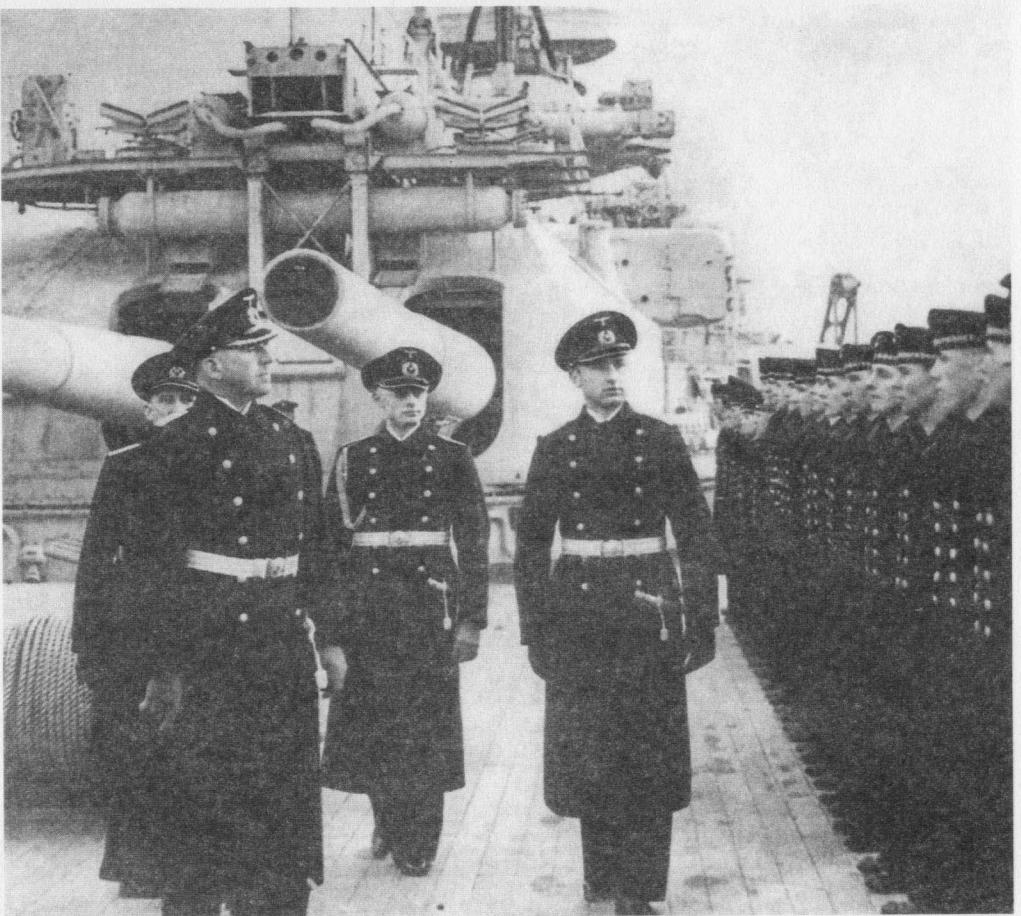
«Гнейзенау», 1938 г.





В верху:
«Гнейзенау» на
испытаниях, 1938 г.

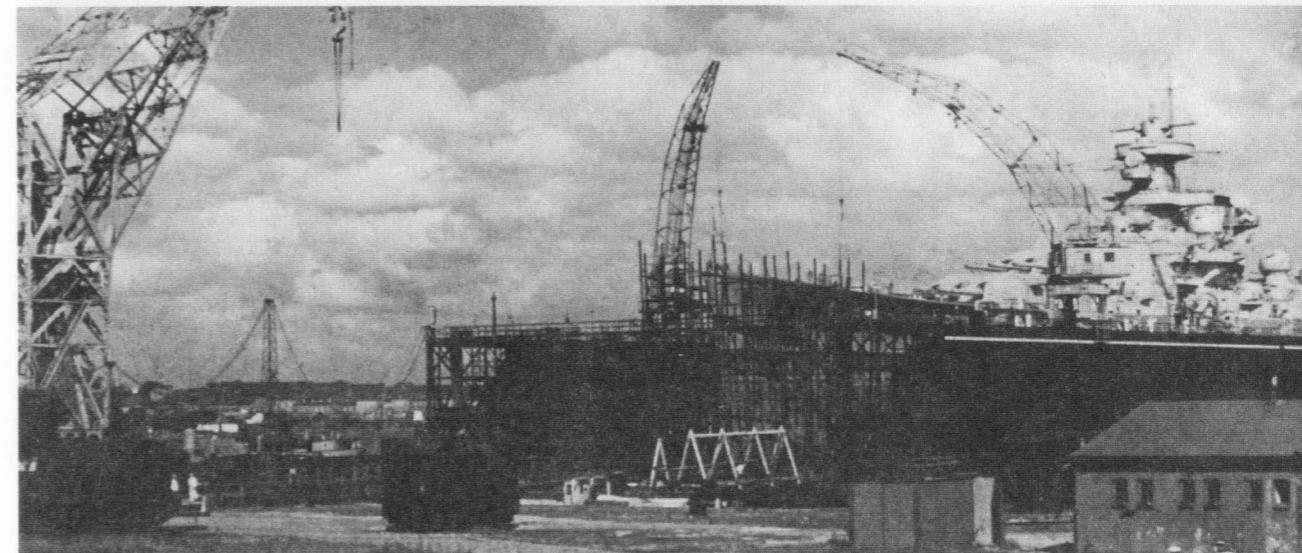
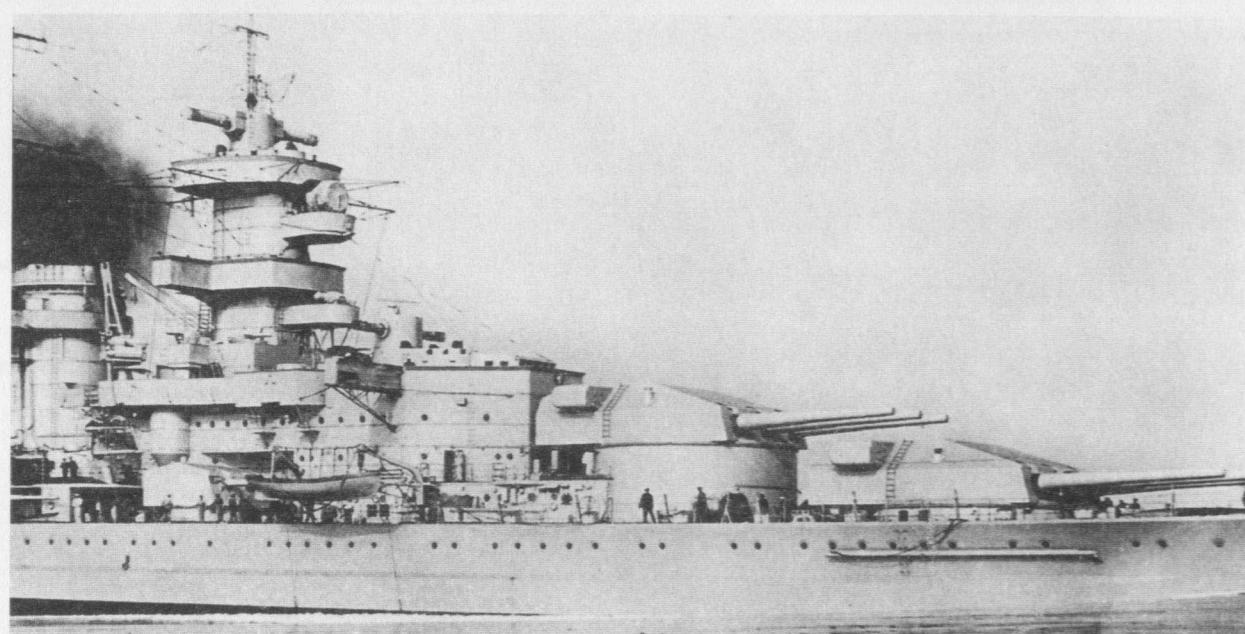
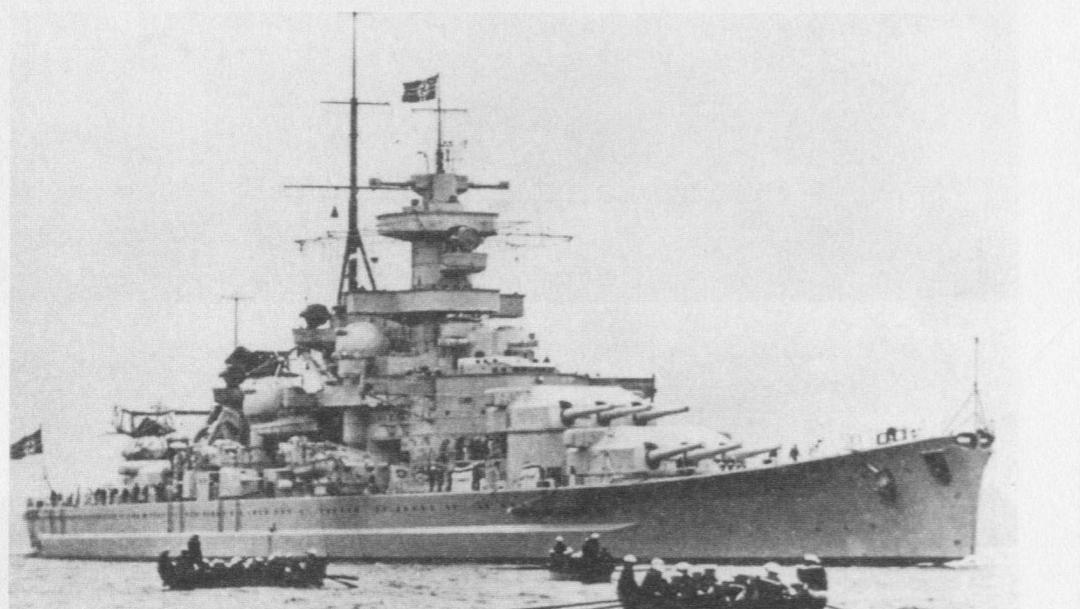
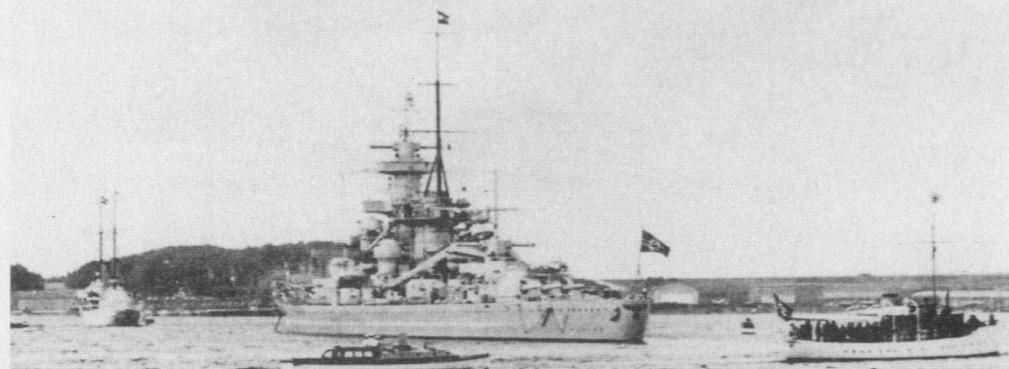
Справа:
церемония
вступления в
строй линкора
«Шарнхорст»,
7 января 1939 г.
На переднем плане
слева — командир
корабля капитан
капитан зее Цилиакс.



«Гнейзенау» вскоре
после вступления
в строй: на рейде
Киля (в верху),
во время перехода
в Кильскую бухту,
май 1938 г.
(в середине)
и летом 1938 г.
(внизу).

На двух снимках
вверху:
«Гнейзенау»
в Кильской бухте,
август 1938 г.

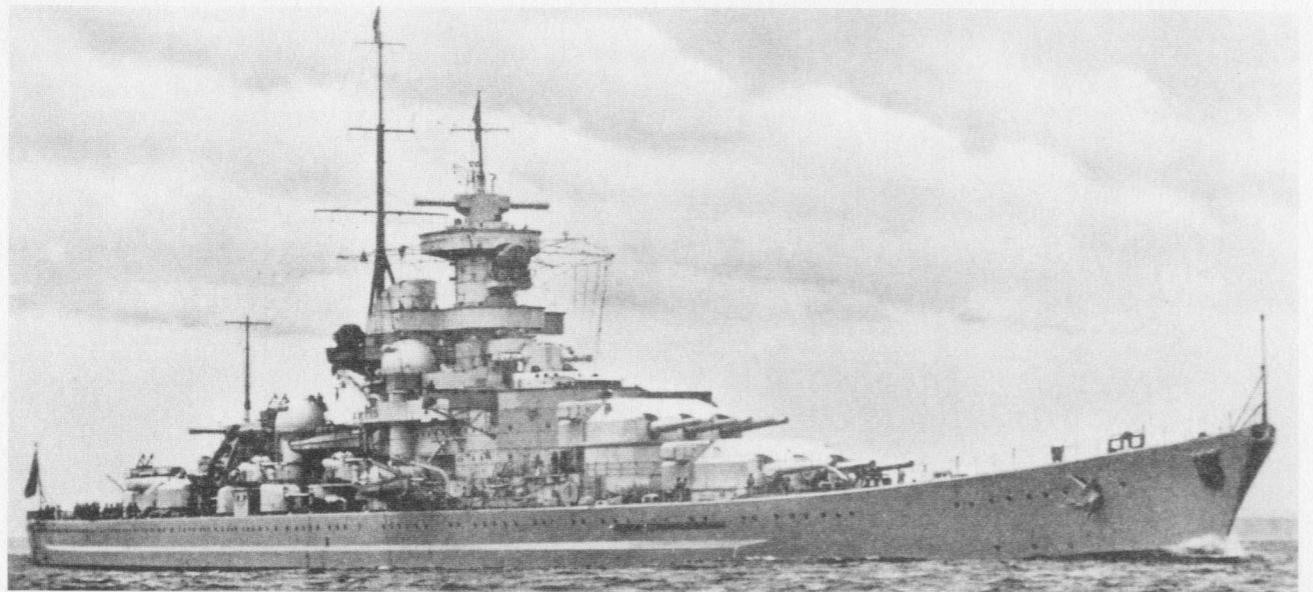
Внизу:
«Гнейзенау»,
июнь 1938 г.



Вверху:
«Шарнхорст»
в плавучем доке
во время
реконструкции
носовой
оконечности,
июль —
август 1939 г.

Слева:
«Гнейзенау»
салютует в честь
спуска на воду
крейсера
«Принц Ойген»,
22 августа 1938 г.

«Гнейзенау» после реконструкции
носовой части. На трубе появился
козырек, смонтирована фок-мачта.



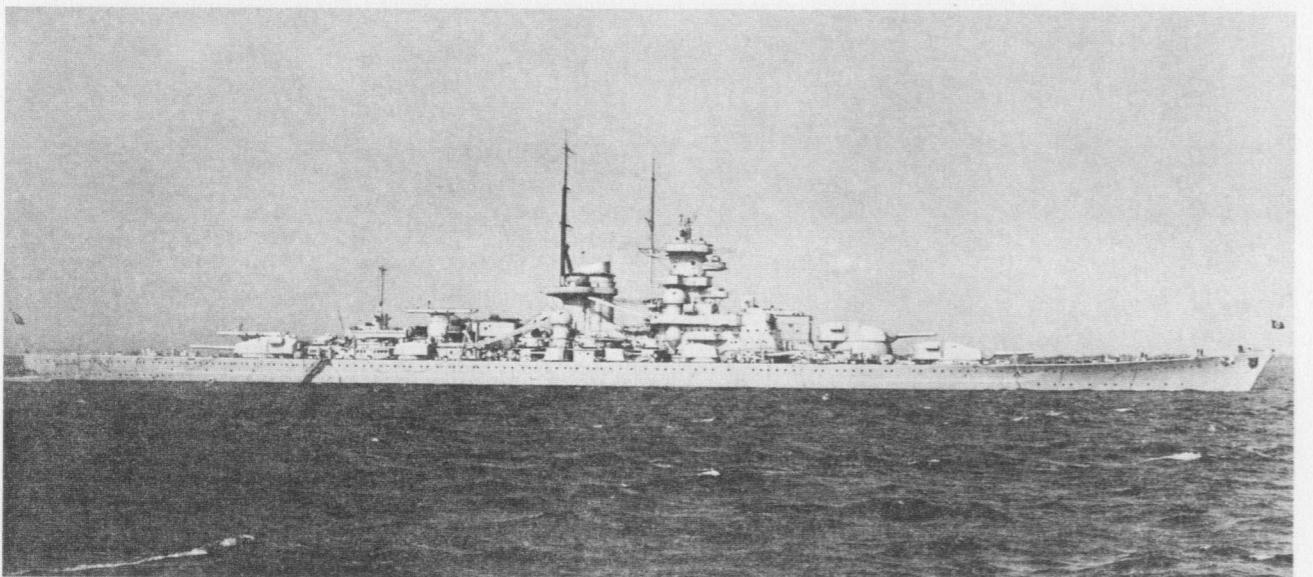
«Гнейзенау», весна 1939 г.

8 декабря 1936 года. И здесь «крестной матерью» выступила вдова командаира прежнего «Гнейзенау» Юлиуса Меркера. При сходе корабля со спила разорвалась одна из мощных цепей, удерживавших корпус от разгона, и корабль, врезавшись в противоположный берег, повредил корму. На снятие его с мели потребовалось несколько часов. Укомплектовали новый линейный крейсер 21 мая 1938 года, и первым его командиром стал капитан цур зее Эрих Фёрст.

Войдя в строй первым, «Гнейзенау» провел первые месяцы службы в бесконечных испытаниях и тренировках экипажа. Плавания по Балтике и Северному

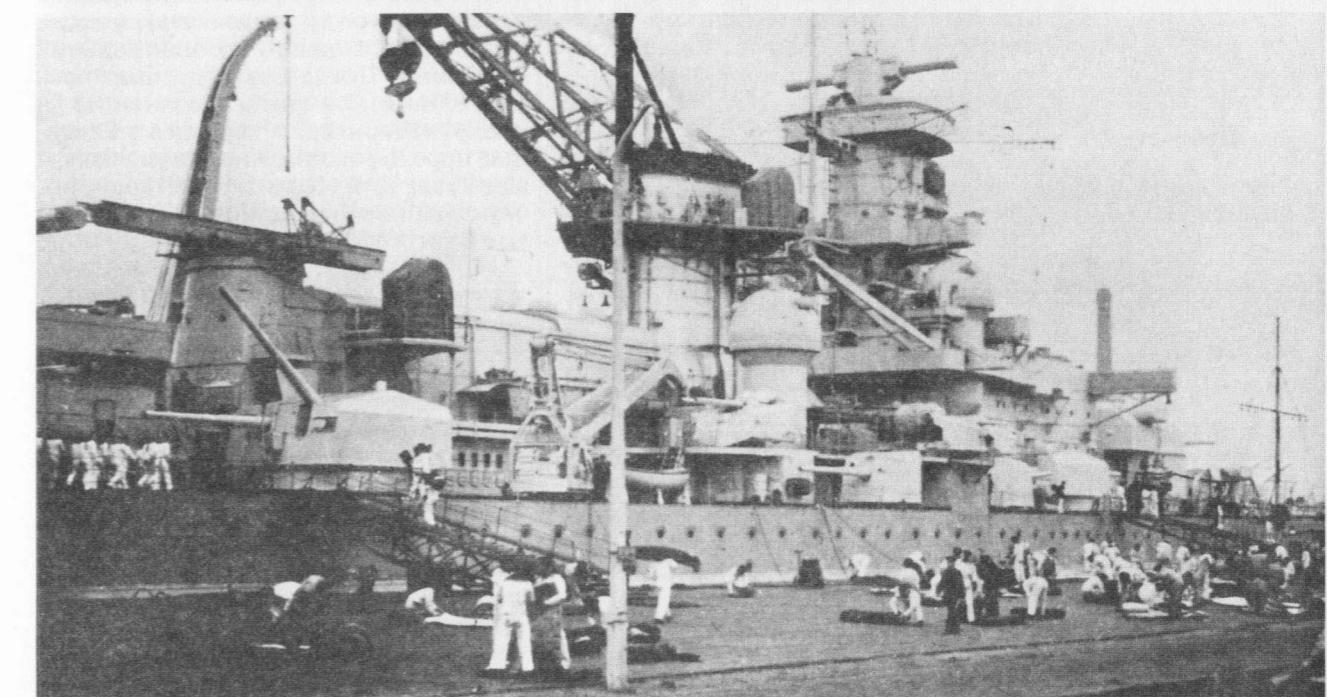
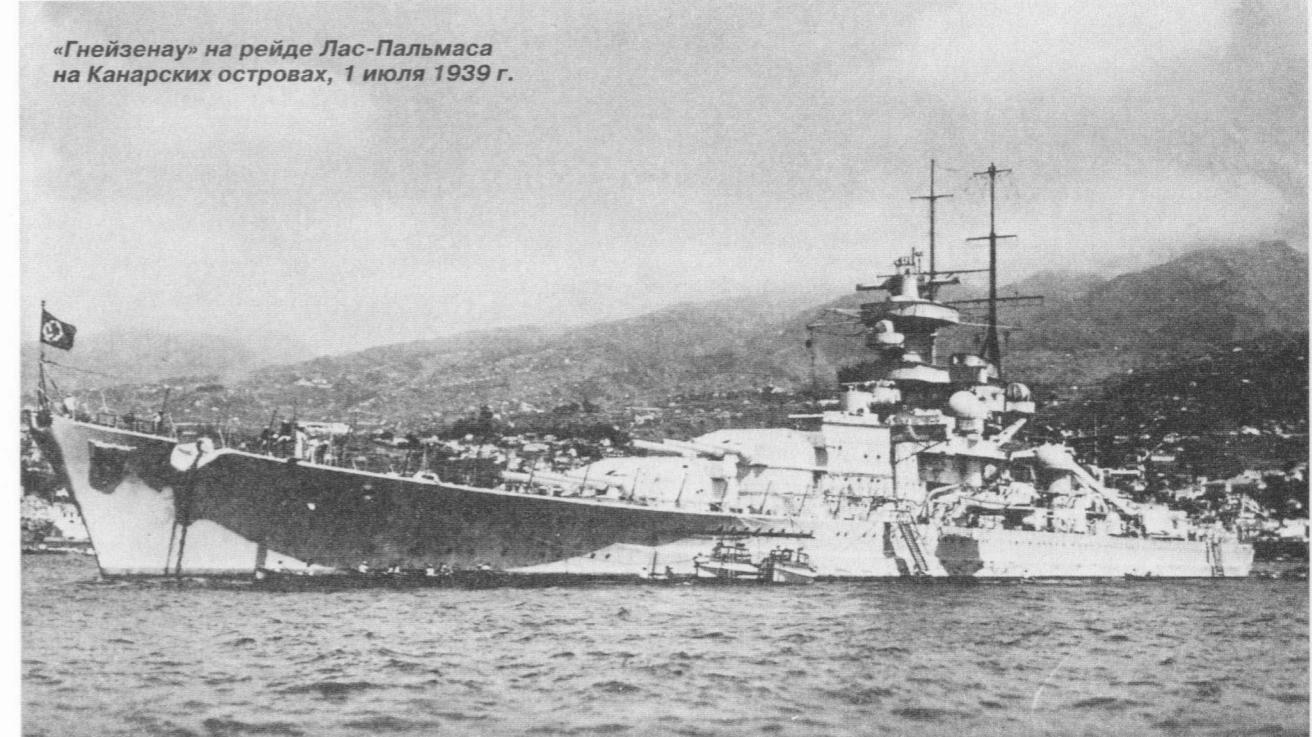
морю в штормовую погоду показали, что высота борта в носу явно недостаточная. При первом же плановом ремонте на верфи зимой 1938–1939 годов носовую часть переделали, увеличив развал шпангоутов, наклон форштевня и его подъем кверху. Якоря оставили в клюзах.

В июне 1939 года адмирал Редер послал «Гнейзенау» в плавание по Атлантике, в основном, для артиллерийской практики, поскольку Гитлер заверил, что держит политическую ситуацию в Европе под контролем. Корабль принял в погреба учебные снаряды и почти не имел боевых. Позднее Редер комментировал: «В любое другое, даже более мирное, время ни один корабль не уходил из своих



«Гнейзенау», лето 1939 г.

«Гнейзенау» на рейде Лас-Пальмаса на Канарских островах, 1 июля 1939 г.

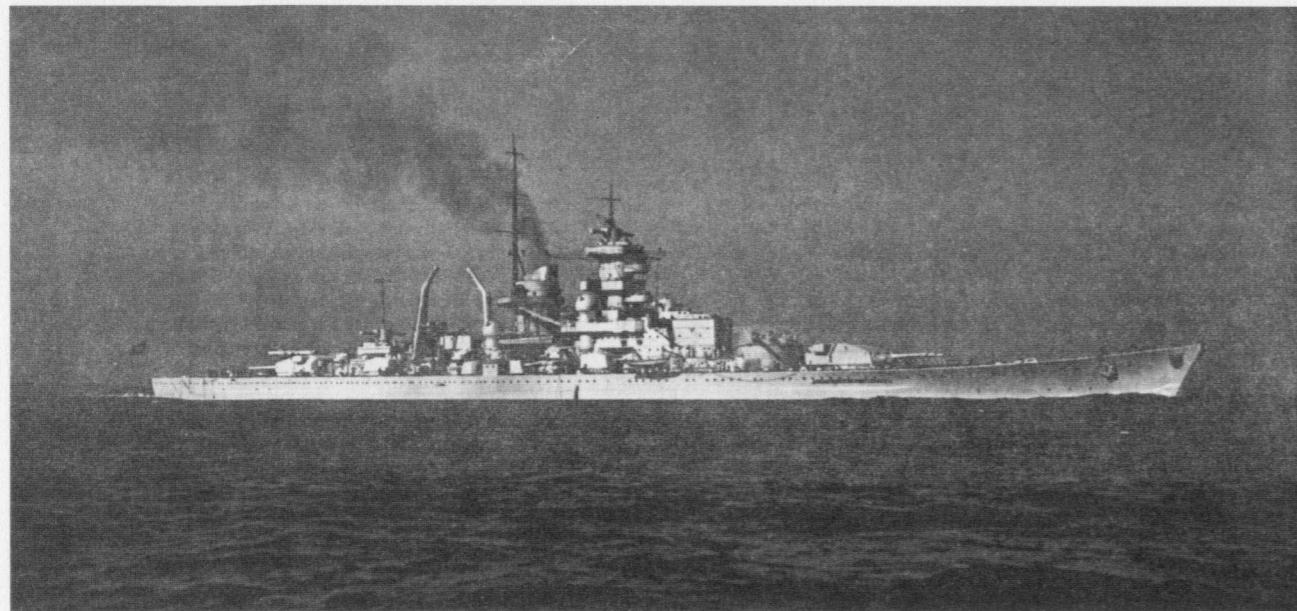


вод без полного боезапаса, и если бы я чувствовал приближение войны, то никогда не разрешил бы ему («Гнейзенау») выйти в море неготовым к бою. Ни командующий дивизией линкоров (адмирал Герман Боем), ни главнокомандую-

щий флотом не проявляли ни малейшего беспокойства по этому поводу».

Предварительные испытания «Шарнхорста» выявили ряд недостатков в различных системах и оборудовании корабля, в том числе новых котлов, и это

«Шарнхорст» в Вильгельмсхафене, 1939 г.



«Гнейзенау»,
лето 1939 г.

**«Шарнхорст»,
проходит
докование
в Вильгельмсхафене, 1939 г.**



потребовало значительных переделок и доводок. Обнаружилась недостаточная высота борта в носу и дифферент на нос. В конце марта корабль прибыл в Вильгельмсхафен, чтобы присутствовать 1 апреля на торжественном спуске линкора «Тирпиц». В тот же день на его борту состоялась церемония производства генерал-адмирала Эриха Редера в гросс-адмиралы. В августе носовую часть переделали, на корабль добавили самолетный ангар. 2 сентября «Шарнхорст» с овершил короткий испытательный пробег, после которого при-

шлось провести ряд работ с трубками перегревателей котлов. Переходя вместе с «Гнейзенау» на Балтику, он во время учебных стрельб получил повреждения ангара и гидросамолета на средней катапульте (от дульных газов), а также испытывал сложности с центральной турбиной. После двухнедельного ремонта на верфи (тогда же установили радар) «Шарнхорст» вернулся в Северное море. Произведенного в чин контр-адмирала Отто Цилиакса на посту командира корабля сменил капитан цур зее Курт Хоффманн.

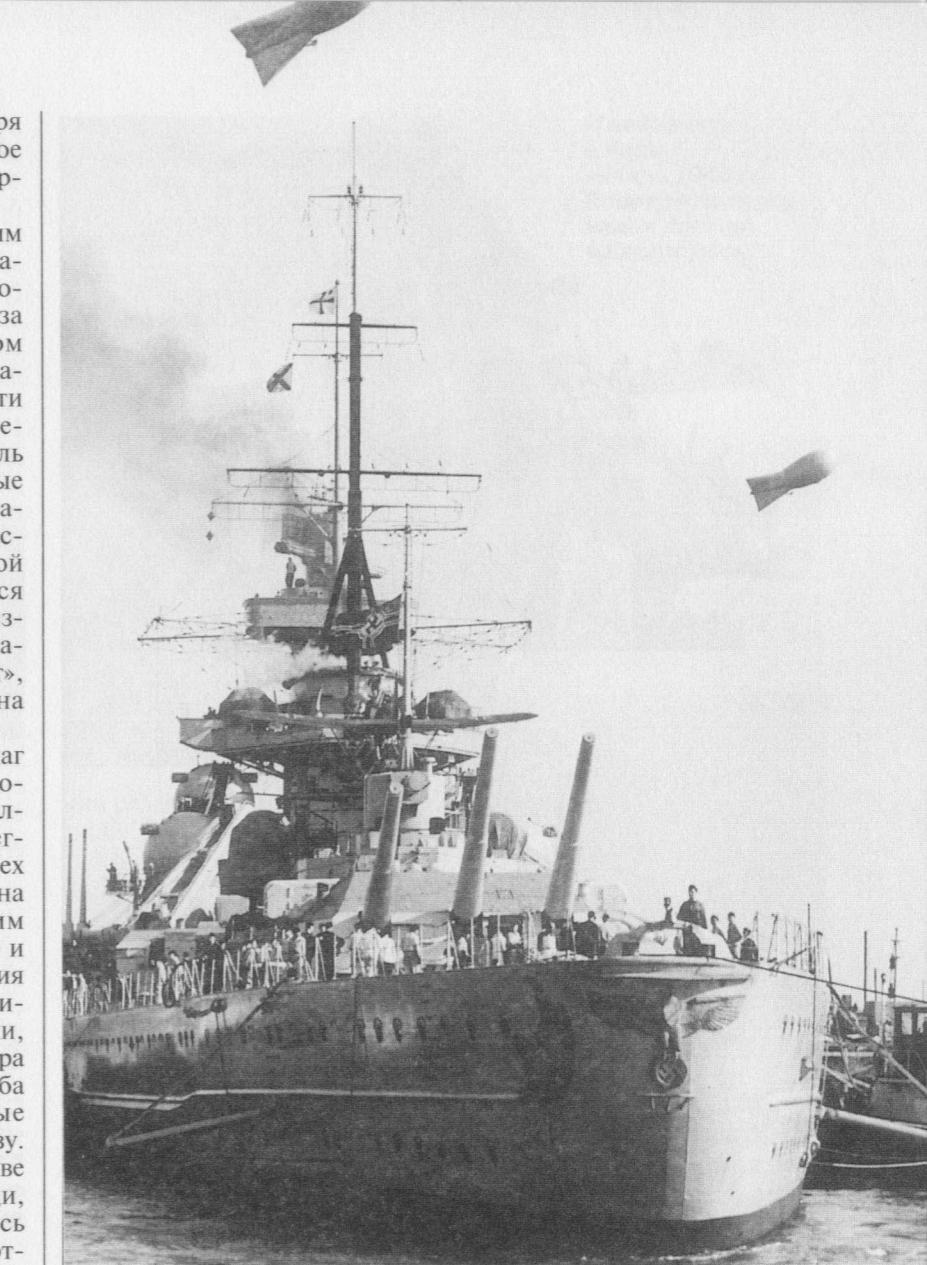
Первые месяцы войны

Начало Второй мировой войны «Гнейзенау» встретил в полной боевой готовности. С корпуса сняли герб и название, убрали пожароопасные шлюпки. В 13.25 3 сентября 1939 года флот получил сигнал о начале военных действий против Англии, а уже на следующий день «Гнейзенау» вместе с еще не вполне готовым к боевым действиям «Шарнхорстом» на якорной стоянке в Брунсбютtele (устье Эльбы) подвергся атаке 14 бомбардировщиков «Веллингтон» BBC Британии, но без каких-либо повреждений. Зенитный огонь линкоров также не дал результата, зато истребители Люфтваффе сумели сбить два английских самолета. 8 сентября оба корабля прошли Кильским каналом для учебных стрельб по старому броненосцу «Гессен» и мелкого ремонта на верфи Киля. После пробного выхода в

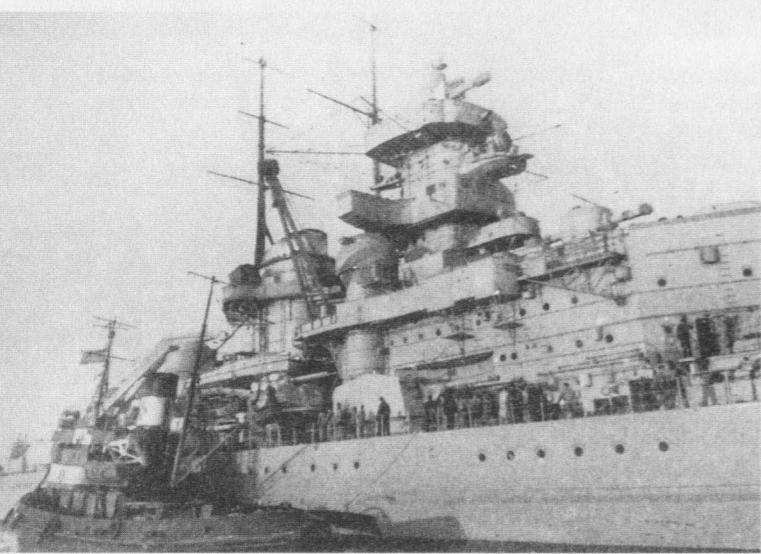
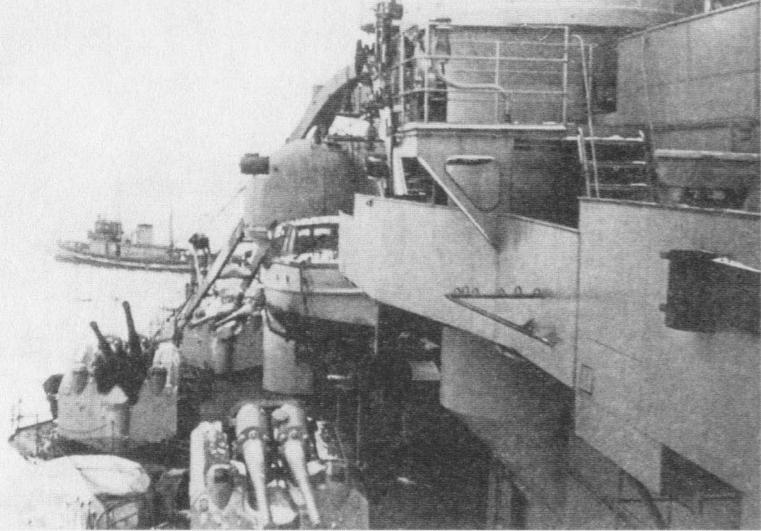
Балтийское море «Гнейзенау» 5 октября Кильским каналом вернулся в Северное море и на нем поднял свой флаг контр-адмирал Боем.

8 октября «Гнейзенау» вместе с легким крейсером «Кельн» и девятью эсминцами вышел в море, чтобы отвлечь англо-французские силы, занятые охотой за «Дойчландом» и «Адмиралом графом Шпее». Обнаруженное британской авиаразведкой, это соединение смогло дойти только до о. Утсир около южного побережья Норвегии, а затем вернулось в Киль через Скагеррак и Каттегат. Посланые в атаку 12 «веллингтонов» цель не обнаружили. В ответ на этот выход британское Адмиралтейство послало в море свой Флот метрополии, который подвергся налетам германской авиации, также безрезультатным. В ноябре к флагману наконец-то присоединился «Шарнхорст», проводивший интенсивные учения на Балтике.

21 ноября 1939 года «Гнейзенау» (флаг нового командующего линейным флотом вице-адмирала Вильгельма Маршалла) и «Шарнхорст» в сопровождении легких крейсеров «Лейпциг», «Кельн» и трех эсминцев вышли из Вильгельмсхафена для нанесения ударов по британским патрульным судам между Исландией и Фарерскими островами. И эта операция имела целью отвлечь французские и британские корабли из южной Атлантики, где они сжимали кольцо вокруг рейдера «Адмирал граф Шпее». Как только оба линейных крейсера прошли минные поля, легкие корабли вернулись в базу. Строем пеленга, с «Гнейзенау» во главе и с «Шарнхорстом» в 20 км справа сзади, они на 27-узловой скорости устремились в разыгравшееся сильным штормом открытое море. От ударов волн оба корабля получили повреждения корпуса, а в носовые башни и погреба стала поступать вода. Пришлось уменьшить скорость до 12 узлов, но вскоре сигнальщики обнаружили на горизонте английские корабли. В 16.07 23 ноября с «Шарнхорстом» заметили вспомогательный крейсер «Равалпинди» — бывший лайнер компании P&O, вооруженный восемью устаревшими 152-мм орудиями. Этот корабль был крайним с востока в крейсерском патруле, который также включал новый «Ньюкасл» и устаревшие «Дели», «Калипсо» и «Сириз». Дважды с «Гнейзенау» прожектором сигналили «Лечь в дрейф», но командир «Равалпинди» 60-летний Э. Кеннеди его игнорировал, принял ре-



«Гнейзенау»,
осень 1939 г.

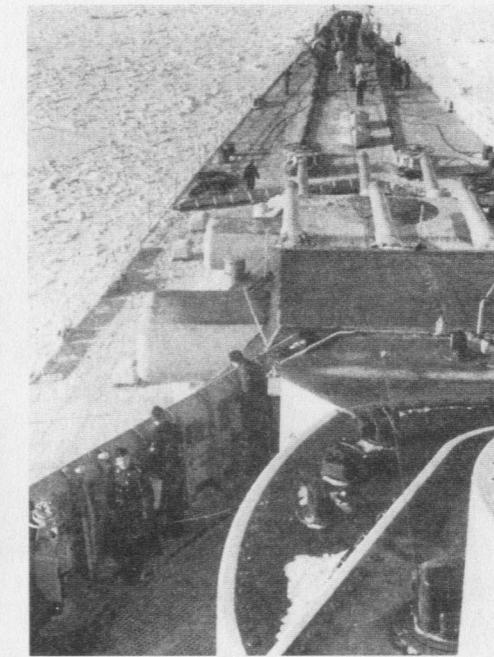


в корму. Имелись раненные и небольшие повреждения от осколков. Вице-адмирал Маршалл приказал «Шарнхорсту» подобрать уцелевших британских моряков. Однако появившийся вскоре «Ньюкасл» заставил немцев прервать это занятие (успели принять только 38 человек из экипажа 276) и под прикрытием дымовой завесы быстро покинуть поле боя. Они легли курсом на север, чтобы, дождавшись плохой погоды, вернуться в базу. Из-за плохой видимости противники так и не смогли точно узнать друг друга. Англичане посчитали, что «Равалпинди» потопил «Дойчланд» с помощью крейсера «Эмден», поэтому они и бросили на помощь сначала только легкие крейсера, вооруженные 152-мм артиллерией. Немцы же, не зная, какие силы перед ними, упустили прекрасную возможность вслед за «Равалпинди» расправиться с четверкой крейсеров. За такую нерешительность, а также за большой расход снарядов при потоплении вспомогательного судна вице-адмирал Маршалл затем подвергся резкой критике со стороны командования. Хотя немецкая пропаганда поспешила объявить этот поход крупным успехом германского оружия.

Обратный путь проходил в такую же штормовую погоду, и корабли снова получили повреждения: вода заливалась носовые башни, а также — через щели между деформированными листами обшивки — носовые кубрики экипажа. Из-за

Слева вверху: буксиры помогают «Шарнхорсту» войти в гавань Вильгельмсхафена.

Слева и внизу: «Гнейзенау» в Вильгельмсхафене, зима 1939/40 г.



«Гнейзенау» в Киль, январь 1940 г. Впереди по курсу виден линкор «Шарнхорст».

недостаточной высоты борта линейные корабли большую часть перехода принимали воду всей носовой частью, ледяные потоки заливали даже мостики и платформы носовой надстройки, так что управление пришлось перенести в боевую рубку. Союзники послали в погоню мощные силы из линкоров и линейных крейсеров («Худ», «Дюнкерк», «Нельсон», «Родней»), но рейдеры, пройдя проливом между Бергеном и Шетландскими островами, 27 ноября благополучно вернулись в Вильгельмсхафен для ремонта штормовых повреждений. Тогда же на «Шарнхорсте» произвели ремонт котлов, на «Гнейзенау», перешедшем в Киль, в течение семинедельного ремонта на военной верфи снова переделали нос, увели-

чив развал шпангоутов и подъем форштевня. В ноябре на него назначили нового командира — Харальда Нетцбандта.

Англичане не хотели смириться с тем, что безнаказанно упустили немецкие рейдеры и 17 декабря предприняли налет на Вильгельмсхафен силами 24 бомбардировщиков «Веллингтон». Стоявший там «Шарнхорст» в течение 8 минут вел неэффективную стрельбу своими зенитными автоматами (мешали краны и здания верфи), зато 10 самолетов сбили «мессершмитты».

11 января 1940 года «Шарнхорст» перешел в Киль, где соединился с «Гнейзенау» для учений и артиллерийской практики, которая началась 15 января. Но слишком холодная зима заставила



«Шарнхорст» прибыл в Вильгельмсхафен, 14 февраля 1940 г.

«Шарнхорст»
в Вильгельмсхафене, февраль 1940 г.



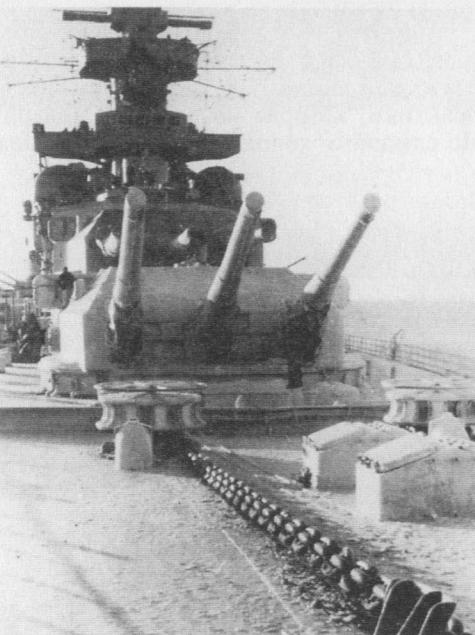
корабли вернулись в главную базу. Продолевая толстый лед в Кильском канале, 4 февраля «Гнейзенау» и днем позже «Шарнхорст» вышли в Вильгельмсхафен. Для «Гнейзенау» двухсуточный переход не прошел бесследно, и 10–15 февраля ему пришлось ремонтировать в доке ледовые повреждения, в частности, оба внешних винта. Тогда же для целей идентификации крыши башен окрасили в желтый цвет.

18 февраля «Гнейзенау», «Шарнхорст», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и два эсминца вышли из устья реки Яде для атаки британских конвоев в Норвегию и об-

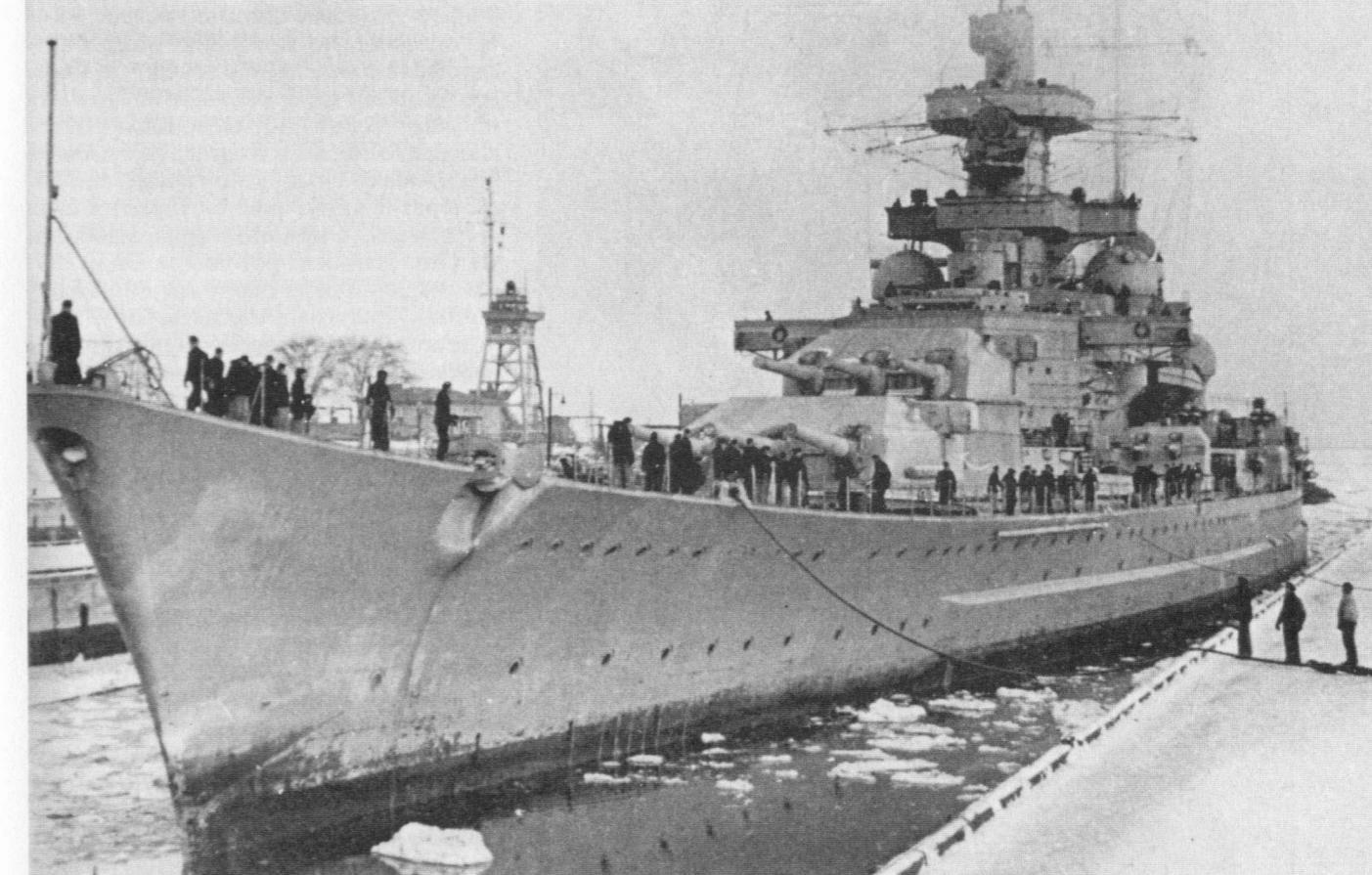
ратно (операция «Нордмарк»). Достигнув прохода у Шетландских островов и не встретив ни одного судна, командующий операцией адмирал Маршалл 20 февраля повел соединение в базу. Обе главные боевые единицы Кригсмарине полтора месяца простояли на якорях в Вильгельмсхафене, проводя различные тренировки. Во время учений 6 марта разбился один из самолетов «Шарнхорста» и, хотя повреждения удалось исправить, оба летчика погибли. «Гнейзенау» же около месяца провел на верфи, где с его кормовой башни сняли катапульту, а с кормовой надстройки — самолетный кран.

Вторжение в Норвегию (операция «Везерюбунг»)

7 апреля 1940 года «Гнейзенау» (флаг вице-адмирала Гюнтера Лютьенса), «Шарнхорст», «Адмирал Хиппер» и 14 эсминцев на 24-узловой скорости шли вдоль побережья Норвегии, направляясь к Тронхейму и Нарвику. Вторжение планировалось начать силами флота и армии одновременно с севера и юга (Осло). На борту «Хиппера» и эсминцев находились десантные войска, а линейные крейсера осуществляли прикрытие высадки. Как только попытались увеличить ход до 27 узлов, на «Шарнхорсте» вышел из строя паровой клапан, что привело к 15-минутной остановке левого вала. Спустя пару часов немецкую эскадру, направлявшуюся к Нарвику и Тронхейму, атаковали 12 бомбардировщиков «Бленхейм» 107-й эскадрильи королевских BBC. Идущие



«Гнейзенау»,
зима 1939/40 г.

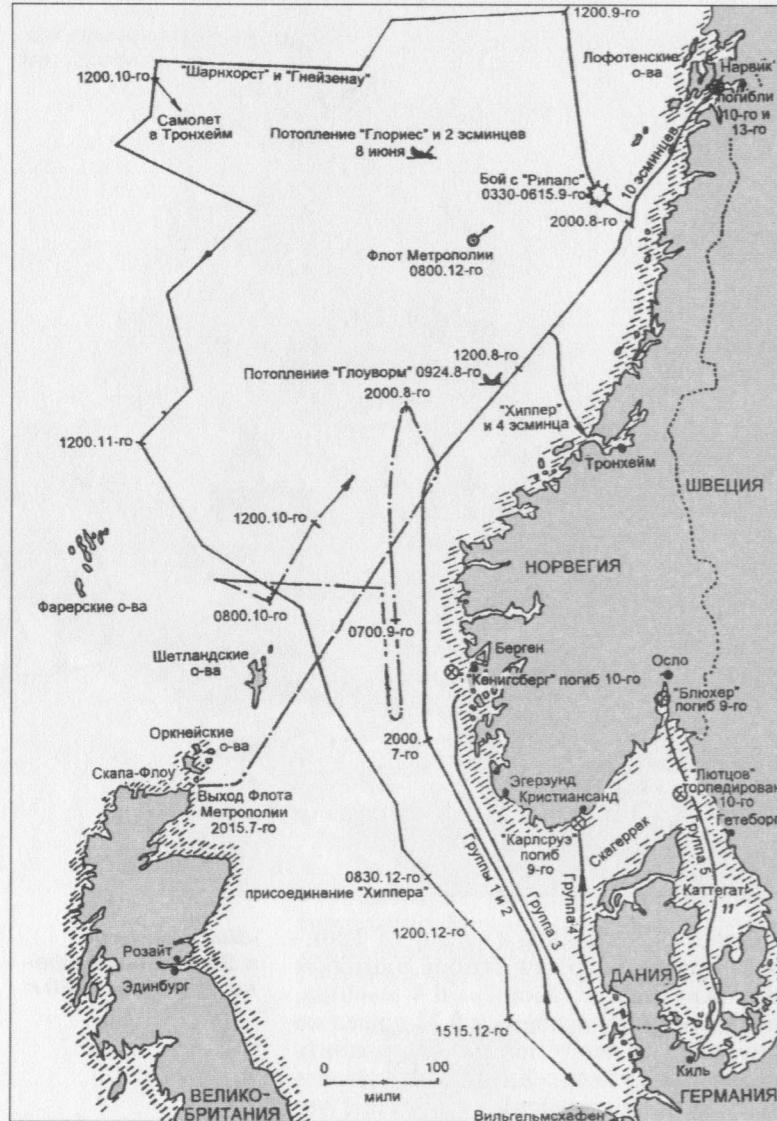


строем фронта оба линкора и тяжелый крейсер открыли зенитный огонь из всех стволов. Шума и дыма было много, что нельзя сказать о попаданиях в самолеты. Те ответили той же монетой — все 40 бомб упали мимо. Еще троим эскадрильям помешали выйти в атаку немецкие истребители прикрытия Bf-110, которым удалось сбить два «веллингтона».

Но английские летчики сообщили о местонахождении противника, и в 20.15 Флот метрополии вышел в море, предполагая, что немцы собираются мощными силами напасть на судоходство в северной Атлантике. К вечеру погода испортилась, разыгрался 8-балльный шторм, и пришлось включить радары. Снова немецкие корабли начали страдать от океанской волны, с трудом удерживая 9 узлов.

Около 8.00 8 апреля приблизительно в 100 милях от Тронхейма эсминец «Бернд фон Арним» в разрыве снежных шквалов обнаружил британский эсминец «Глоуворм», который отстал от своего соединения (линейный крейсер «Ринаун», легкий крейсер «Бирмингем» и эсминцы), наход-

«Шарнхорст»
в Вильгельмсхафене, февраль 1940 г.



**Действия
«Шарнхорста»
и «Гнейзенау»
в норвежских водах
в апреле 1940 г.**

В 4.30 9 апреля радар на «Гнейзенау» обнаружил крупную цель в 25 км по курсу, и на кораблях объявили боевую тревогу. Все еще не доверяя радару, командир «Гнейзенау» капитан цур зее Нетцбандт приказал артиллерийскому офицеру фон Бухка проверить контакт дальномерами. Радары «Шарнхорста» не давали контакта, а дождь и низкая облачность ограничивали видимость. Около 5.00 штурман «Шарнхорста» в зеркале секстанта обнаружил вспышку от огня тяжелых орудий, а спустя 5 минут сигнальщики увидели силуэт крупного корабля. Это был «Ринаун», который с дистанции 11 800 м открыл огонь по «Гнейзенау» из 381-мм орудий. Немцы ответили минутой позже, а в 5.18 «Ринаун» перенес огонь на «Шар-

нхорст». Лютъенс приказал повернуть от противника, но Нетцбандт попросил у адмирала разрешения повернуть на 20 градусов влево, чтобы могли стрелять носовые башни. Артиллерийская дуэль спорадически продолжалась до 6 часов, а затем, после 20-минутной паузы, до 7.15.

Через 5 минут после открытия огня «Гнейзенау» с помощью радара добился двух попаданий в противника. Один 283-мм снаряд пробил опору треногой фок-мачты «Ринауна» и улетел за борт, так и не взорвавшись. Второй ударил в правый борт в районе кормовой башни «Y» между верхней и главной палубами — над отделением рулевых машин, пролетел через весь корабль и, пробив левый борт, также упал в море. Почти одновременно и «Гнейзенау» получил два 381-мм снаряда. Первый пробил башенку директора (КДП), повредил множество электрокабелей и улетел за борт без разрыва. Осколками убило старшего артиллерийского офицера фрегатен-капитана Х.-Г. фон Бухка и 5 матросов, ранило 8 или 9 человек, уничтожило оптические дальномеры носовых 150-мм орудий, башня директора оказалась сдвинутой в корму. Второй снаряд повредил кормовую башню 283-мм орудий, которая замолчала до конца боя (по другим данным в корабль попал один 381-мм снаряд и два среднекалибра). После попаданий «Гнейзенау» прекратил огонь и увеличил скорость. Немцы уже определили, что «Ринаун» сопровождается восемью эсминцами, которые торпедами могли добить их корабли, если бы те получили повреждения или снизили скорость. «Гнейзенау» выпустил 60 283-мм и 8 150-мм снарядов (по другим данным соответственно 53 и 10), а «Шарнхорст» 195 283-мм снарядов (почти все бронебойные) и несколько 150-мм. Последний так и не добился попаданий, возможно, из-за вышедшего из строя радара. Расход боезапаса на «Ринауне» оказался много больше: около 230 381-мм и 1065 114-мм (многовато ради 2–3 попаданий), даже принимая во внимание погоду и частую смену курса противником).

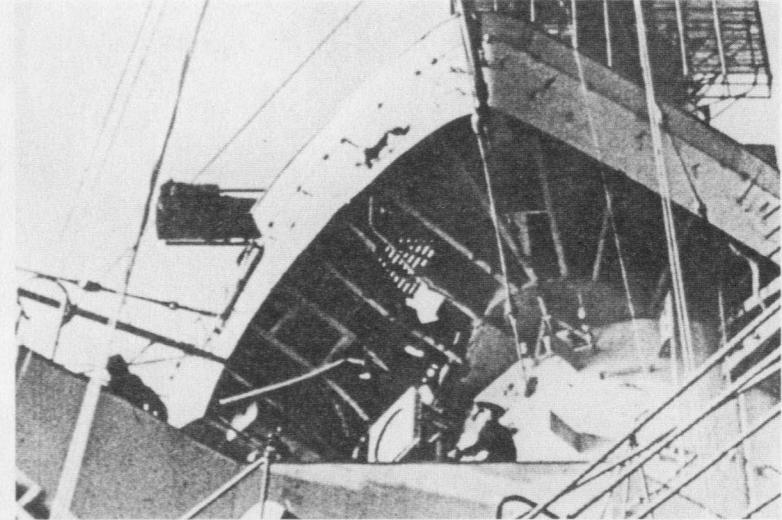
Немецкие корабли на высокой скорости вышли из боя. Несмотря на сделанные модификации корпусов, в штормовом море они брали носом огромные массы воды, которая каскадами проникала в главную палубу и развернутые за левый траверз носовые башни. Из-за попадания воды в электроцепи подъемника боезапаса

са носовой башни «Гнейзенау» возникло короткое замыкание. И на «Шарнхорсте» носовая башня вышла из строя под ударами тяжелых волн. Вода проникала в башню через отверстия для выброса стрелянных гильз, кожухи дальномеров и амбразуры орудий. В цепях электромоторов подачи боезапаса из-за попадания соленой воды произошло короткое замыкание. Когда «Шарнхорст» попытался увеличить ход до самого полного, пришлось остановить правую турбину, из-за чего скорость снизилась до 25 узлов.

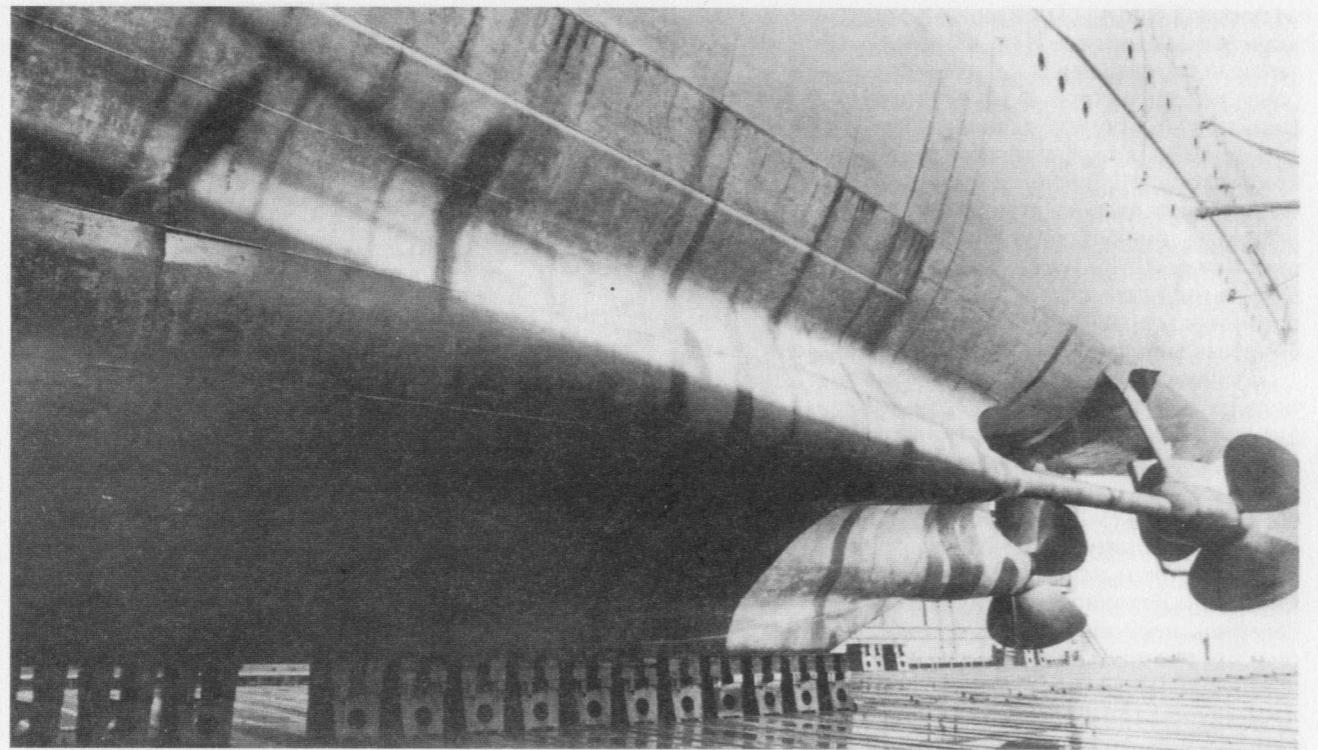
«Ринаун» и его эсминцы бросились в погоню, ведя непрерывный огонь из орудий среднего калибра. Частые вспышки выстрелов с эсминцев заставили немцев предположить, что их преследует мощное соединение. Тем не менее, им удалось увеличить дистанцию и уйти сначала на север, а потом на запад — подальше в Северный Ледовитый океан, где они оставались несколько дней, прежде чем рискнули вернуться в Германию. За это время на «Шарнхорсте» удалось устранить неполадки механизмов и он смог дать 28,5 узла. 12 апреля линейные корабли в Северном море соединились с «Хиппером» и в 22.12 пришли в Вильгельмсхафен. На конечном участке пути англичане бросили против ускользавшего противника более 90 бомбардировщиков, но те не смогли обнаружить цель, а появившиеся немецкие истребители сбили из них не менее десятка.

Бой с «Ринауном» заставил немецкие силы дальнего прикрытия уйти на север, оставив предназначенный им для патрулирования район у Лофотенских островов. В результате англичанам удалось 10 и 13 апреля внезапно напасть на находившиеся в Нарвике эсминцы. Гибель этих 10 современных кораблей стала первым серьезным ударом для Кригсмарине.

«Шарнхорсту» надо было ремонтировать носовую башню и энергетическую установку. Но все надежды его командира о постановке в док похоронил приказ ОКМ (Oberkommando der Marine), запрещавший начинать любой ремонт, требующий более 6 часов. 1 мая корабль перешел в Бремермюнде (Бремерхафен), а спустя 9 дней — на Балтику, чтобы в спокойной обстановке пройти курс боевой подготовки, необходимый для 87 вновь прибывших офицеров и старшин. После недели пребывания в районе Готенхафена (Гдыня) «Шарнхорст» отозвали в Киль на долгожданный ремонт. Верфь «Дойче Верке» запросила на



**Повреждения
мостика носовой
надстройки
«Гнейзенау»,
полученные
во время боя
с «Ринауном»
9 апреля 1940 г.**



В верху:
«Гнейзенау» в доке
«Дойче Верке»
в Киле. Видны
гофры и трещины
корпуса,
полученные
в результате
подрыва на мине
5 мая 1940 г.

Резкая деформация корпуса приподняла и заклинила вращающуюся структуру кормовой башни и только энергичные усилия экипажа позволили ввести ее в строй в течение часа. Силой удара срезало болты крепления барбетов бортовых 150-мм башен, что сделало башни непригодными для стрельбы. В строю из средней артиллерии остались только четыре палубные установки за щитами. Из-за отключения энергии на 18 минут было утрачено управление рулем. Такие сильные повреждения объяснялись тем, что взрыв произошел на мелкой воде и слишком близко к корпусу корабля.

Тем не менее прекрасная выучка экипажа позволила спустя всего 5 часов привести корабль в Киль и уже в 17.13 поставить в плавучий док. Ремонт проходил до 21 мая, после чего «Гнейзенау» вышел в пробный поход по восточной Балтике. 27 мая он вернулся в Киль, полностью готовый к бою.

Операция «Юно»

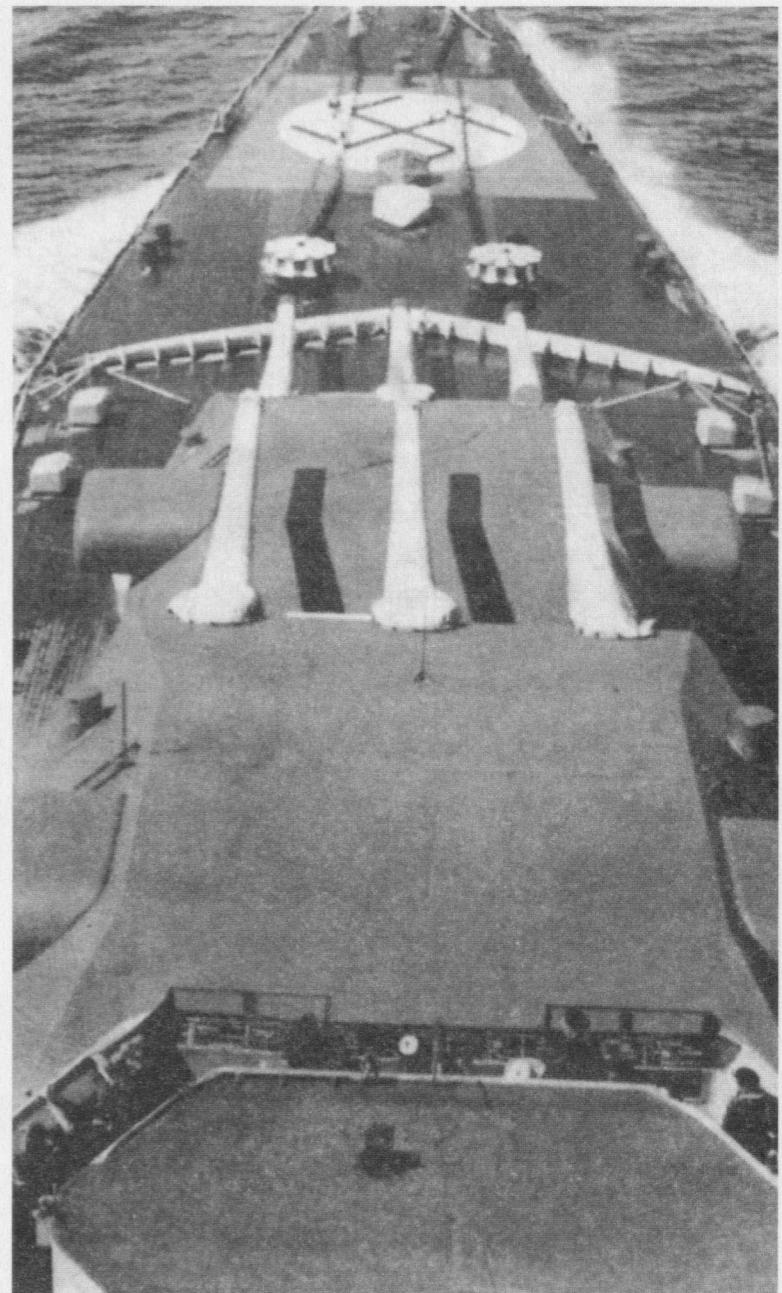
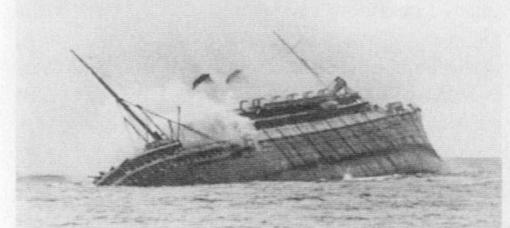
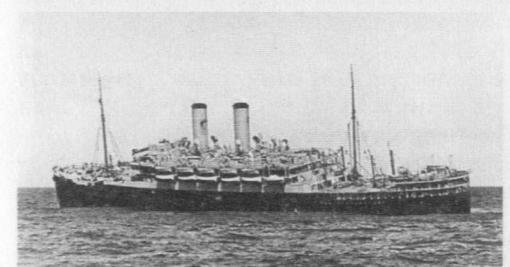
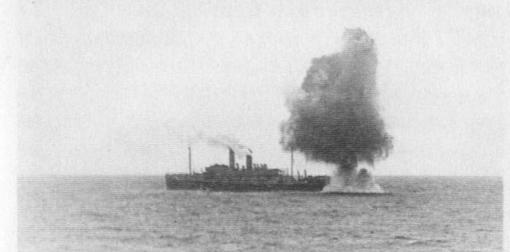
«Гнейзенау» (флаг адмирала Маршалла), «Шарнхорст», «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца вышли 4 июня 1940 года для атаки морских сил противника у Харстада, Норвегия. Операцию планировалось провести в тесном взаимодействии с

Люфтваффе, поэтому для лучшей идентификации крыши башен на немецких кораблях окрасили в красный цвет. На первом этапе эскадру сопровождали два тральщика и два миноносца типа «Ягуар». 7 июня германские корабли встретились с танкером «Дитмаршен», чтобы «Хиппер» и эсминцы смогли пополнить запасы топлива. На следующий день в 5.55 «Хиппер» обнаружил и потопил британский эскортный траулер «Джупитер», а «Гнейзенау» огнем 150-мм орудий (расход 113 снарядов) поджег танкер «Ойл Пайонир», который около 8.00 добили торпедой с эсминца. Для обнаружения конвоев с «Хиппером» и «Гнейзенау» выпустили гидросамолеты и вскоре те донесли об обнаружении крейсера и торгового судна к югу от германского соединения, а пассажирского и госпитального судов — к северу. «Хиппер» и эсминцы послали на север, где они перехватили и потопили 19 500-тонное пассажирское судно «Орама», сумев также заглушить посылаемые им в эфир сигналы бедствия. Госпитальное судно «Атлантик» немцы не атаковали.

После этих действий адмирал Маршалл решил отправить испытывавшие недостаток топлива эсминцы и «Хиппер» на заправку в Тронхейм, а сам с двумя линейными кораблями отправился в район Хар-

стада. Здесь, у берегов Норвегии, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» добились своего наибольшего за всю войну успеха.

В 16.46 8 июня наблюдатели на формарсе «Шарнхорста», следующего курсом 345° на 18 узлах, обнаружили дым справа по пелену 60° на дистанции около 40 км, о чём тут же донесли на следующий в кильватере флагманский «Гнейзенау». На всякий случай адмирал сначала приказал немного отвернуть влево на 330° и увеличить скорость, постепенно поворачивая вправо — на контркурс противнику. В том, что это англичане, сомнений не было. Только Маршаллу не хотелось нарываться снова на «Ринаун» или «Худ» (от прочих линкоров можно было без проблем уйти). На немецких кораблях сыграли боевую тревогу и приготовились к бою. Как только лаг показал 24 узла, были



В верху: вид с мостика на носовую часть «Гнейзенау», лето 1940 г. При сравнении со снимком на странице 65 заметны отличия в нанесении знака быстрой идентификации с воздуха (свастики) между «Шарнхорстом» и «Гнейзенау».

Слева: кадры потопления военного транспорта «Орама». Корабль на переднем плане на второй снизу фотографии — тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер».

включены радары для помощи артиллериейской оптике. В 17.10 находившийся в верхнем посту УАО старший артиллерист «Шарнхорста» фрегаттен-капитан Лёвиш доложил, что перед ними авианосец, а спустя 2 минуты он уточнил, что удерживает в прицеле «Арк Ройял», эскортируемый двумя эсминцами.

Фактически это был авианосец «Глориес» в сопровождении эсминцев «Акаста» и «Ардент», который эвакуировал из Норвегии 2 истребительных эскадрильи Королевских BBC (10 «гладиаторов» из 263-й и 10 «харрикейнов» из 46-й). Конечно, он не мог использовать эти сухопутные самолеты для атаки противника (да и что могли сделать истребители с линкорами?), но по непонятной причине ни один из его самолетов (в ангаре он имел из собственной авиаагруппы 5 торпедоносцев «Суордфиш» 823-й эскадрильи ВСФ и 9 морских истребителей «Си Гладиатор»)* не был готов к старту, несмотря на тихую и ясную погоду. Ударные самолеты вообще были вооружены глубинными бомбами, поскольку встреча с немецкой подлодкой считалась более вероятной. А в таком положении «Глориес» был практически беззащитен, имея в бортовом залпе всего 8 120-мм пушек в дополнение к такому же их числу на двух эсминцах. Эсминцы также несли по два 4-трубных торпедных аппарата. Вообще англичане проявили не свойственную им беспечность, граничившую с разильдейством. Не имея радаров, они не только не обеспечили воздушное патрулирование, присутствие на фор-марсах наблюдателей, но и держали эсминцы слишком близко к авианосцу (всего в 2 кбт), у которого к тому же под парами находились лишь 12 котлов из 18. В результате они заметили два неизвестных корабля на целых 15 минут позже, чем были обнаружены сами. Командир авианосца капитен Д'Оили-Хьюджес послал «Ардент» на опознание, а все 5 «суордфиш» приказали перевооружить торпедами и поднять на полетную палубу. Только в 17.20 на авианосце сыграли боевую тревогу, он прекратил противолодочный зигзаг и стал увеличивать скорость. «Акаста» перестроился за кормой на правый борт «Глориеса», готовясь прикрыть его дымавесой. «Ардент» довольно быстро узнал немцев и, доложив на авианосец,

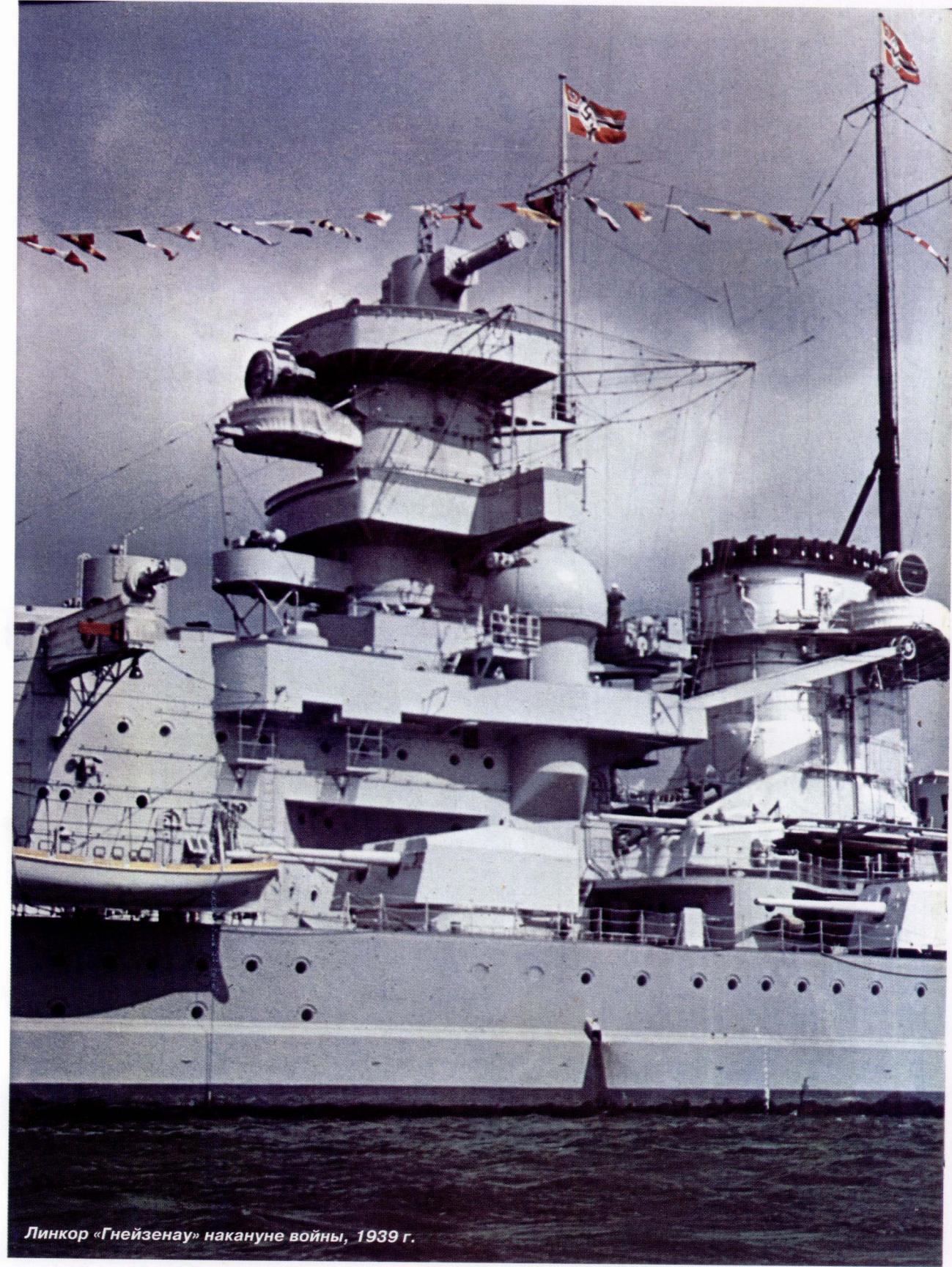
повернул на параллельный с противником курс, чтобы торпедной атакой дать остальный шанс скрыться. С «Глориеса» в эфир понеслись радиограммы: «Два линейных крейсера по пеленгу 308°, дистанция 15 миль, курс 030°. Моя позиция 154° 69' N 04° E».

Тем временем немцы сокнули интервал и, эффектно развернувшись еще на 8 румбов, бросились на пересечку курса противника. «Шарнхорст» оставался головным, а «Гнейзенау» переместился на его левую раковину. Авианосец резко повернул влево на юго-запад и под прикрытием пока еще слабой дымовой завесы с «Акасты» попытался увеличить дистанцию, одновременно готовя «суордфиши» к вылету. Скорость немцев была уже 26 узлов, и «Шарнхорст» готовился открыть огонь главным калибром по «Глориесу», а вспомогательным по ближайшему эсминцу. Но первый залп в 17.27 дал «Гнейзенау» — и очень удачно. Один из снарядов попал в котельное отделение №1 «Ардента», и тот, отчаянно зигзагируя, также стал ставить дымавесу. Эсминец открыл огонь из 120-м орудий и выпустил первые 4 торпеды*. Шансов попасть в мчащиеся на 29 узлах корабли с дистанции 80 кабельтовых практически не было, и только одну торпеду заметили перед форштевнем «Шарнхорста».

В 17.32 наконец-то был получен сигнал с флагмана открыть огонь по авианосцу главным калибром. Средней артиллерии пришлось замолчать, что давало некоторую отсрочку гибели «Ардента», оставшегося под обстрелом 150-мм орудий «Гнейзенау». Первый залп ГК «Шарнхорста» по авианосцу упал недолетом, второй перелетом, а третий, в четком соответствии с немецкой традицией, установленной еще в годы Первой мировой войны, дал накрытие. В 17.38 283-мм снаряд с дистанции 24 175 м (!) пробил полетную палубу и взорвался в ангаре, вызвав сильный пожар. Осколки проникли в котельное отделение, из-за чего временно упало давление пара в двух котлах. Огромная дыра в центре полетной палубы уже не позволяла взлететь «суордфишам», которые удалось вооружить торпедами и поднять наверх 4 минутами ранее. Это попадание стало, можно сказать, мировым рекордом — до этого никому не удавалось попасть в цель на такой дис-

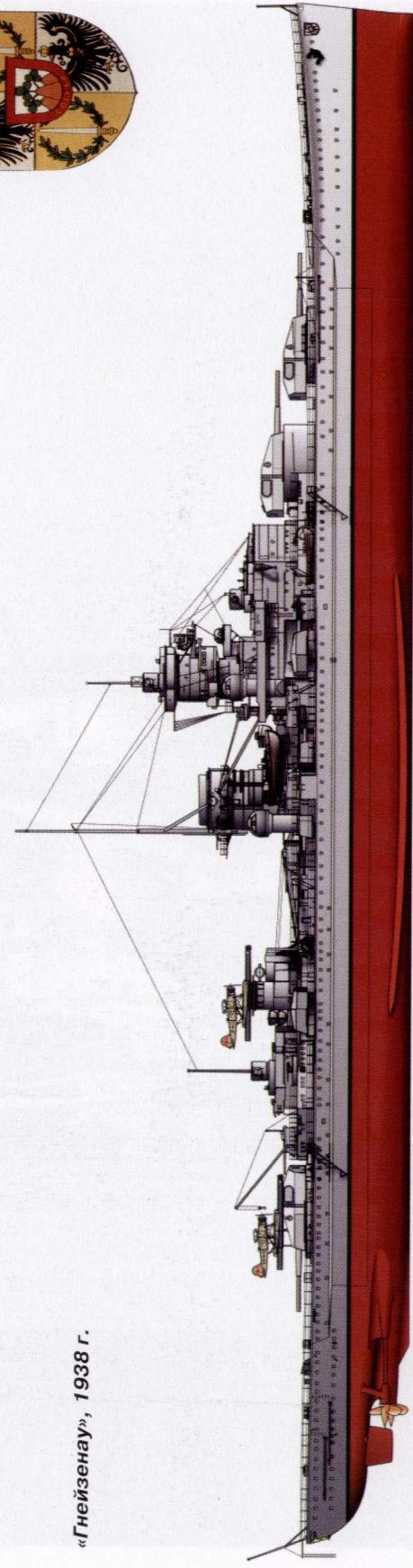
*Другие источники говорят, что торпедоносцев на нем было 6, а истребителей 10, что не сильно меняет дела. — Прим. авт.

*Данные по количеству торпед в этом и последующих залах «Ардента» весьма противоречивы. — Прим. авт.



Линкор «Гнейзенау» накануне войны, 1939 г.

Герб
«Гнейзенау»



«Гнейзенау», 1938 г.

«Гнейзенау», осень 1940 г.

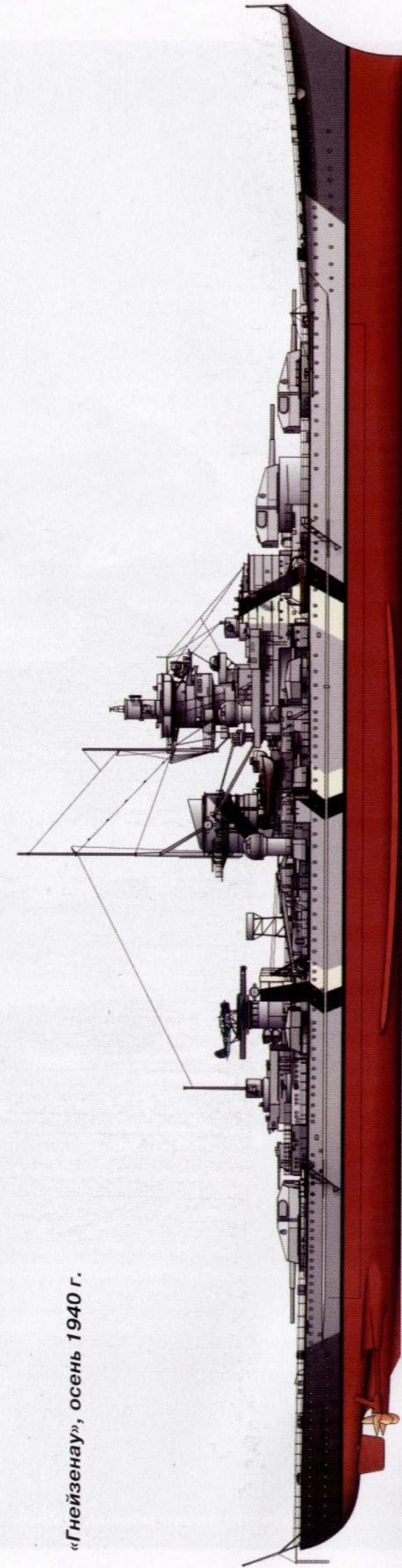
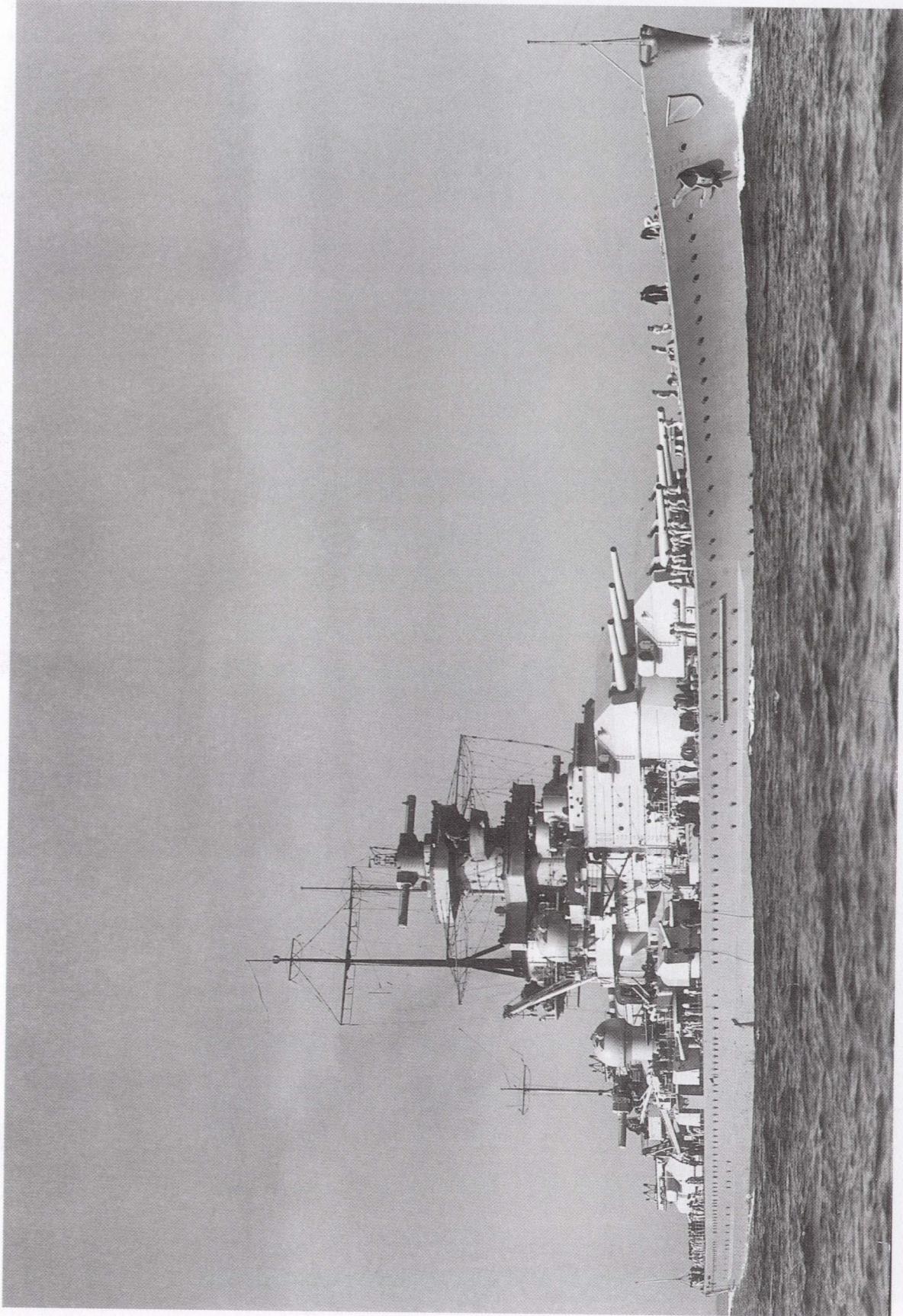


Рис. В.Мальгина



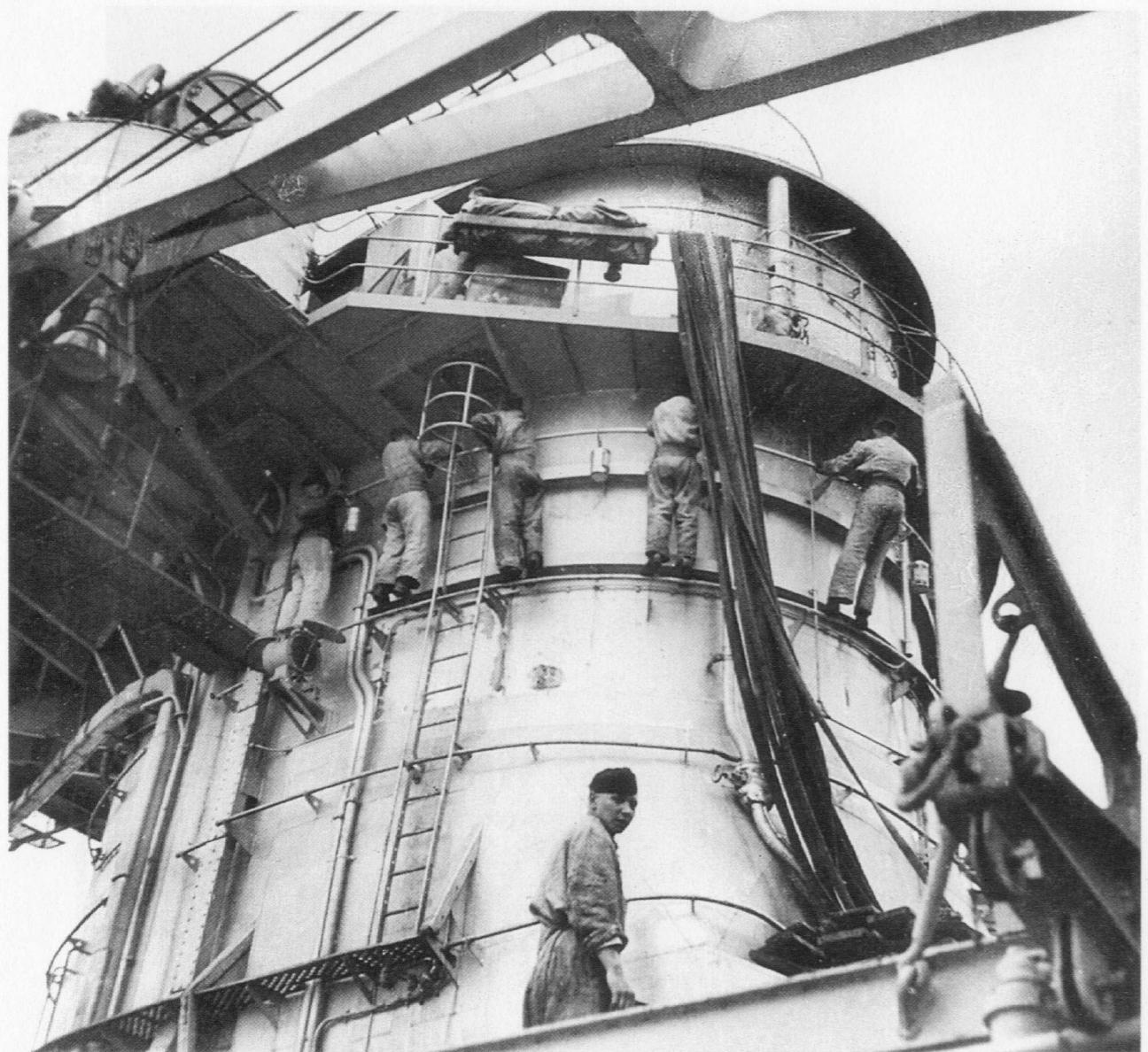
«Шарнхорст» возвращается в Киль после завершения первого тренировочного похода, весна 1939 г.



«Шарнхорст» вскоре после вступления в строй, весна 1939 г.

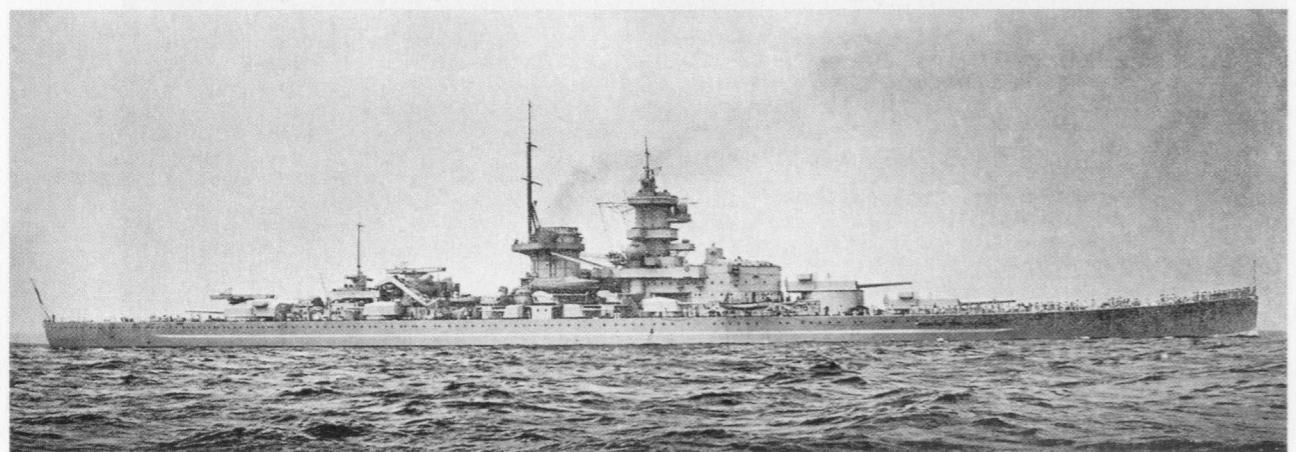


«Шарнхорст» после модернизации, осень 1939 г.



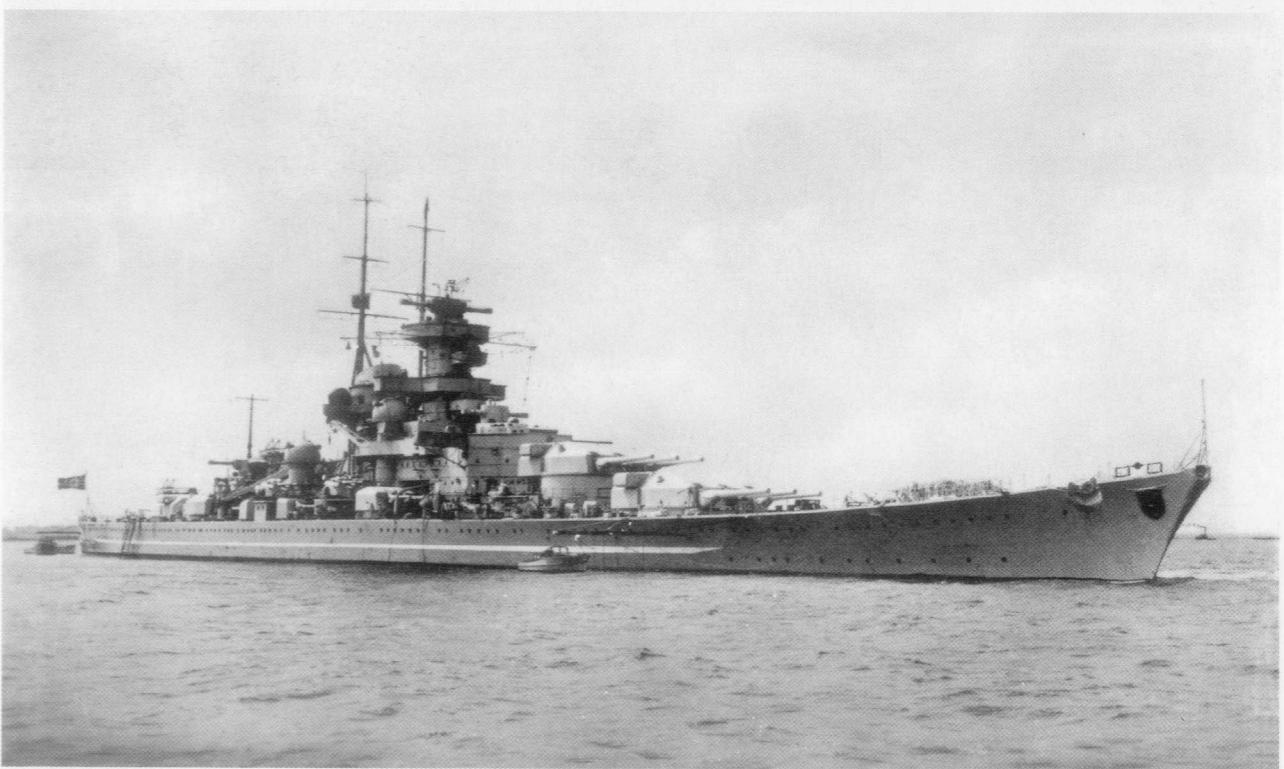
Вид на дымовую трубу «Шарнхорста».

Линкор «Гнейзенау» в первом походе, 27 июня 1938 г.



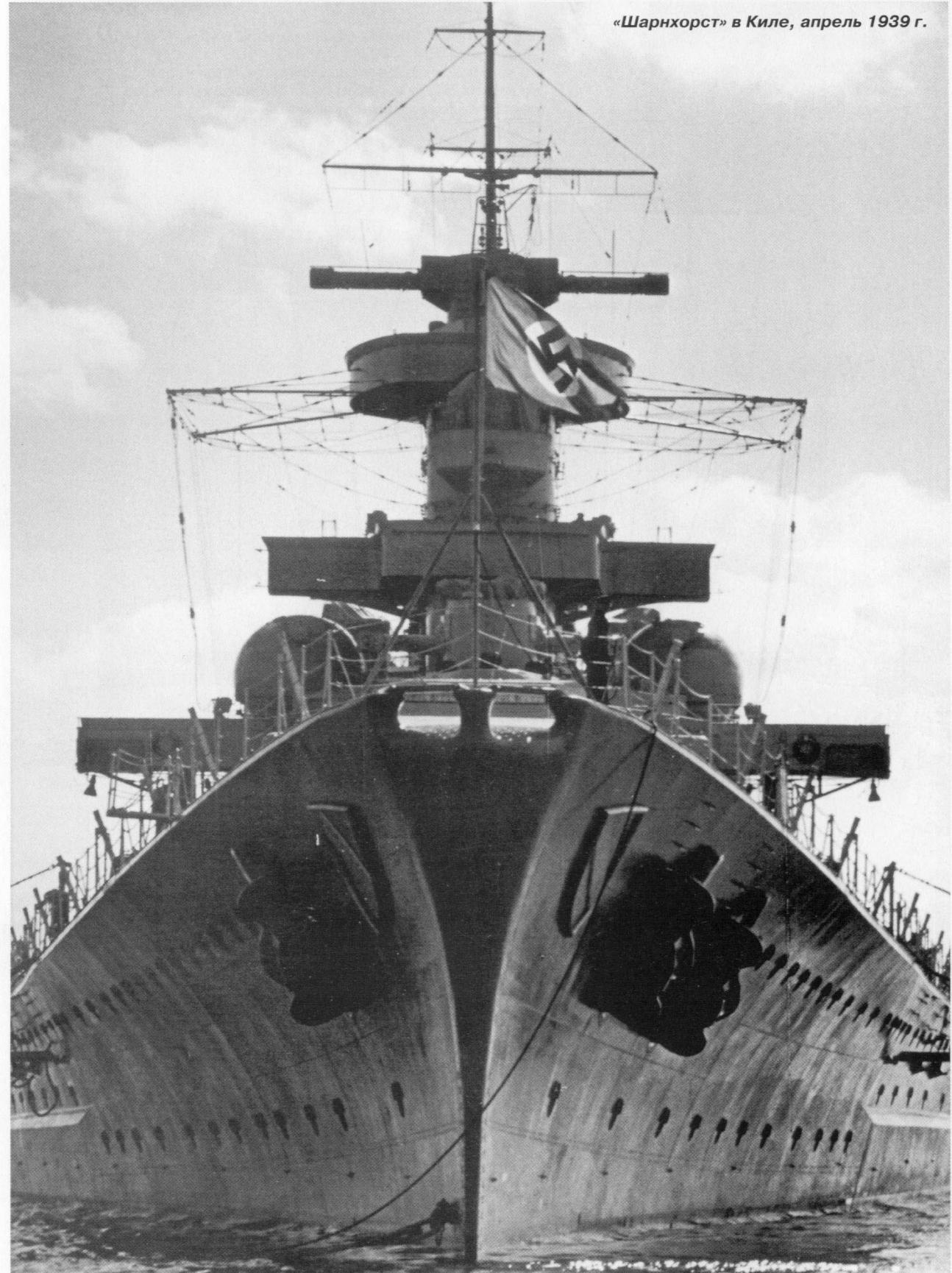
«Гнейзенау» проходит дооборудование в Киле, 1938 г.

«Гнейзенау» после переделки форштевня, весна 1939 г.



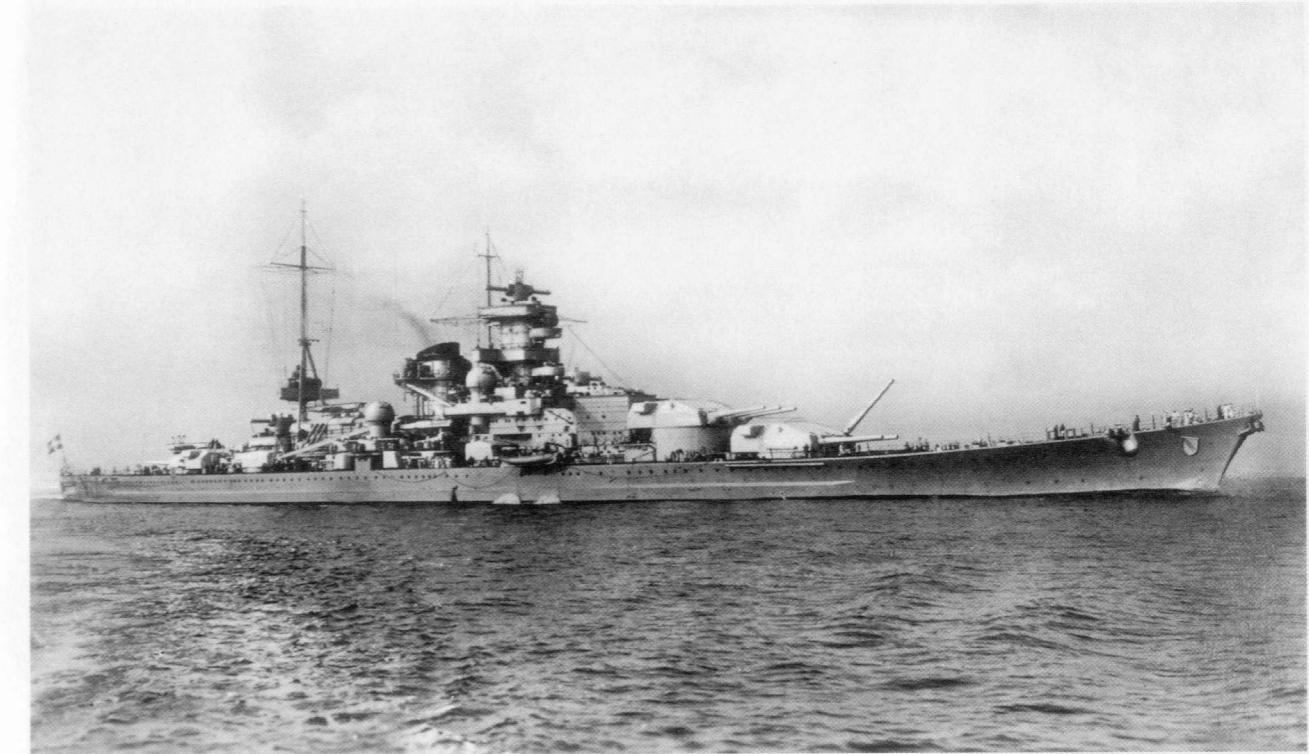


«Гнейзенау» в море. Оба снимка сделаны летом 1939 г.



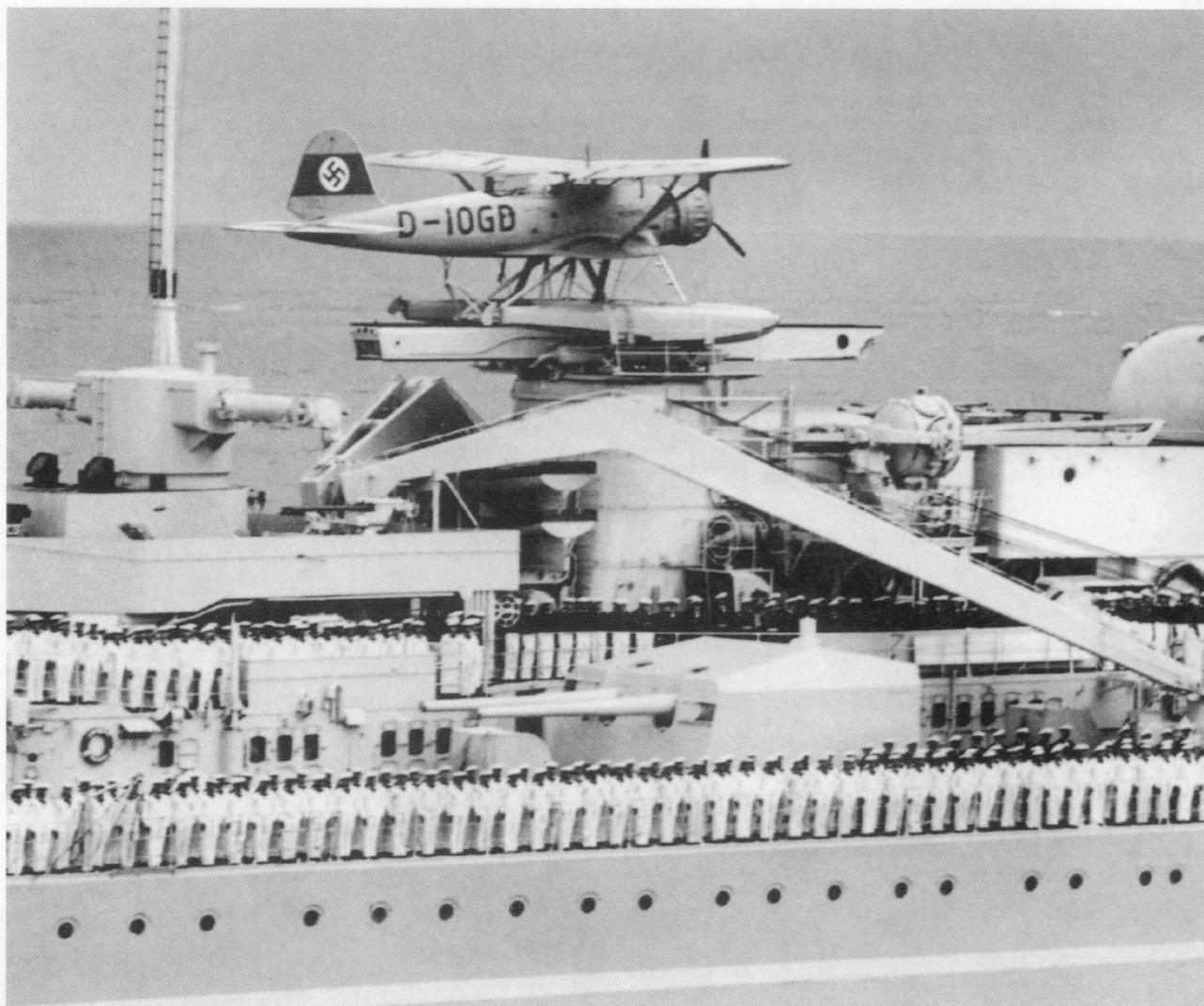
«Шарнхорст» в Киле, апрель 1939 г.

Церемония подъема флага на «Шарнхорсте»,
7 января 1939 г. Обратите внимание
на кормовой якорь (имевшийся только
на левом борту корабля) и кормовое украшение,
снятое вскоре после начала войны.

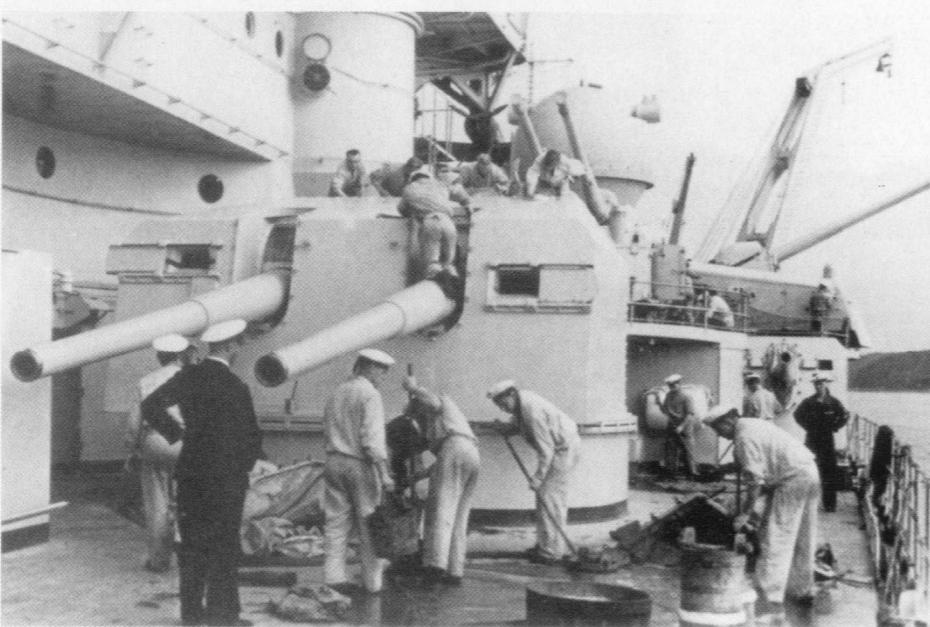


«Шарнхорст» накануне войны (в в е р х у) и в конце 1939 г. (в н и з у).





Линкор «Гнейзенау»
на параде.
На катапульте
хорошо виден
гидросамолет
«Хейнкель-114»,
составивший
на вооружении
в 1938—1939 гг.



Приборка
на палубе
«Гнейзенау»,
Готенхафен,
1940 г.



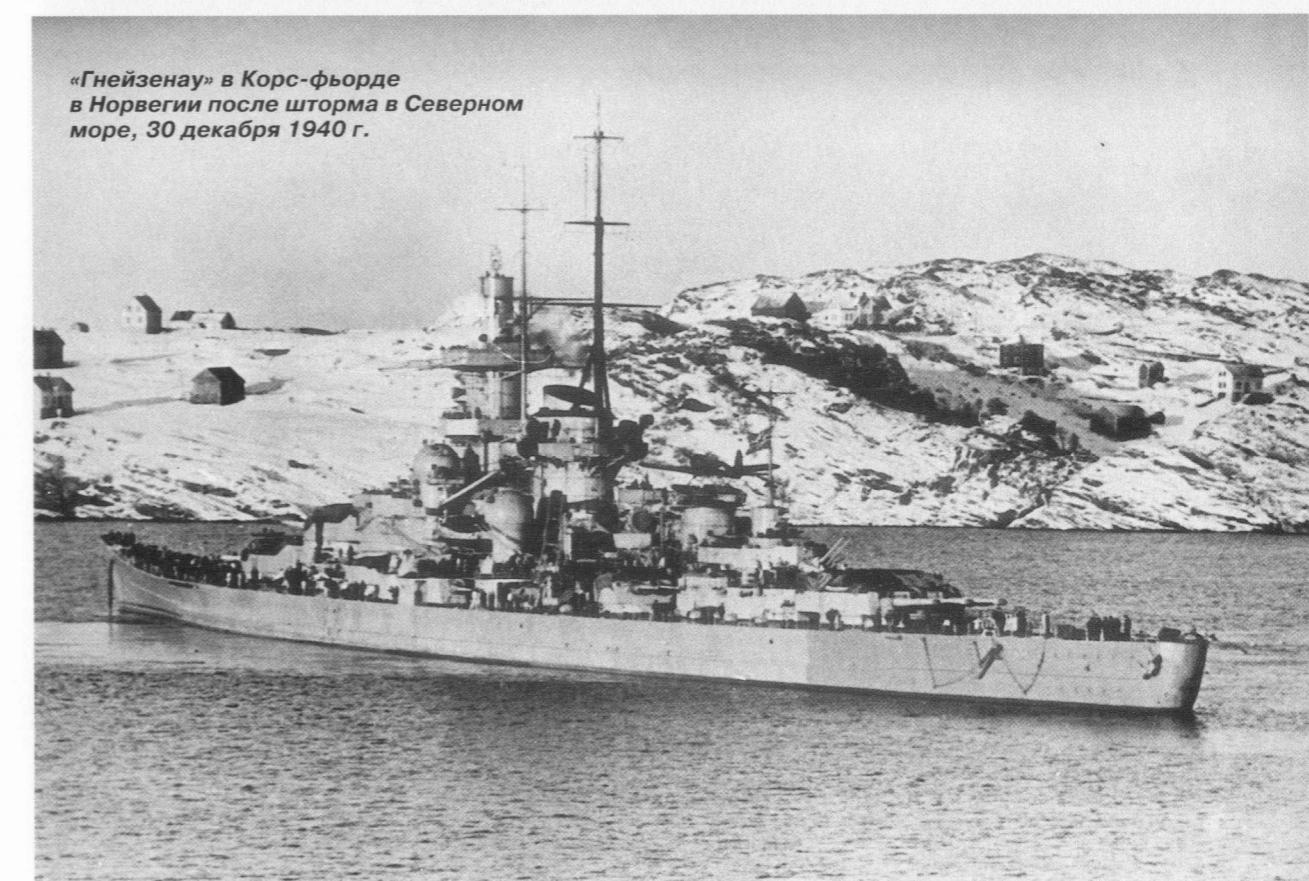
«Гнейзенау» (в в е р х у) и «Шарнхорст» (в н и з у) в замерзшей бухте Вильгельмсхафена,
январь-февраль 1940 г.



На рейде Тронхейма: линкоры «Гнейзенау»
(на переднем плане), «Шарнхорст» (за ним)
и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» (справа),
а также эсминцы, вспомогательные суда
и гидросамолеты, июнь 1940 г.



«Гнейзенау» в Корс-фьорде
в Норвегии после шторма в Северном
море, 30 декабря 1940 г.

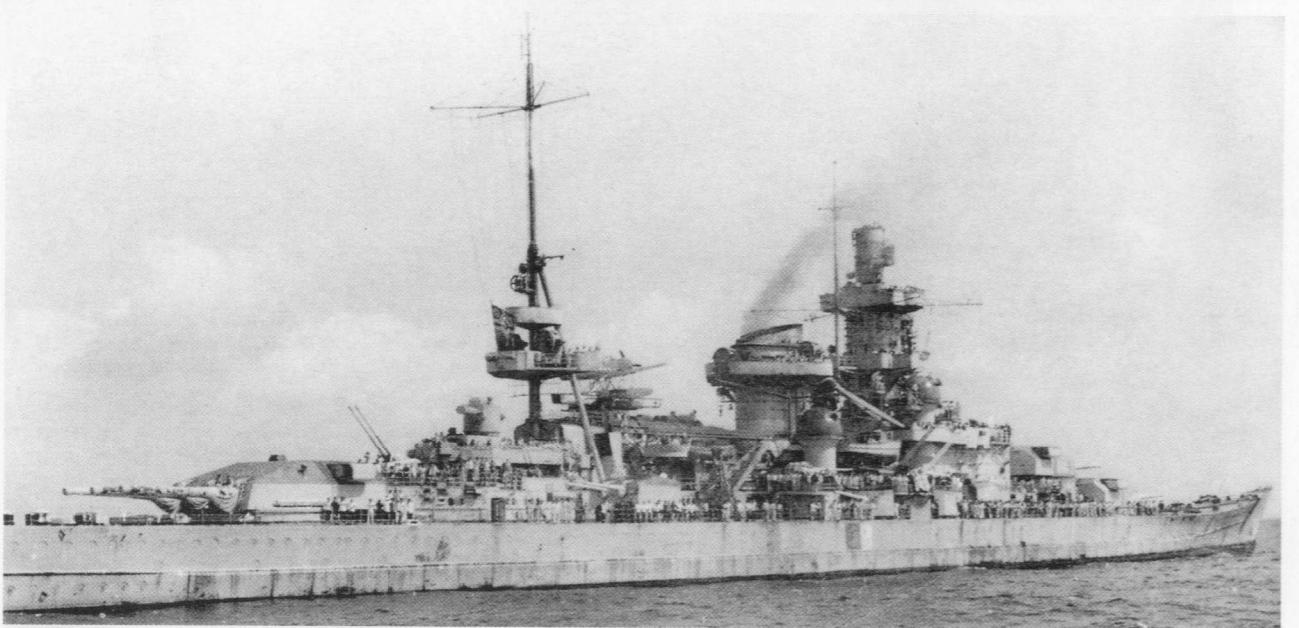


Чистка орудий на «Гнейзенау»
во время стоянки в Корс-фьорде,
декабрь 1940 г.

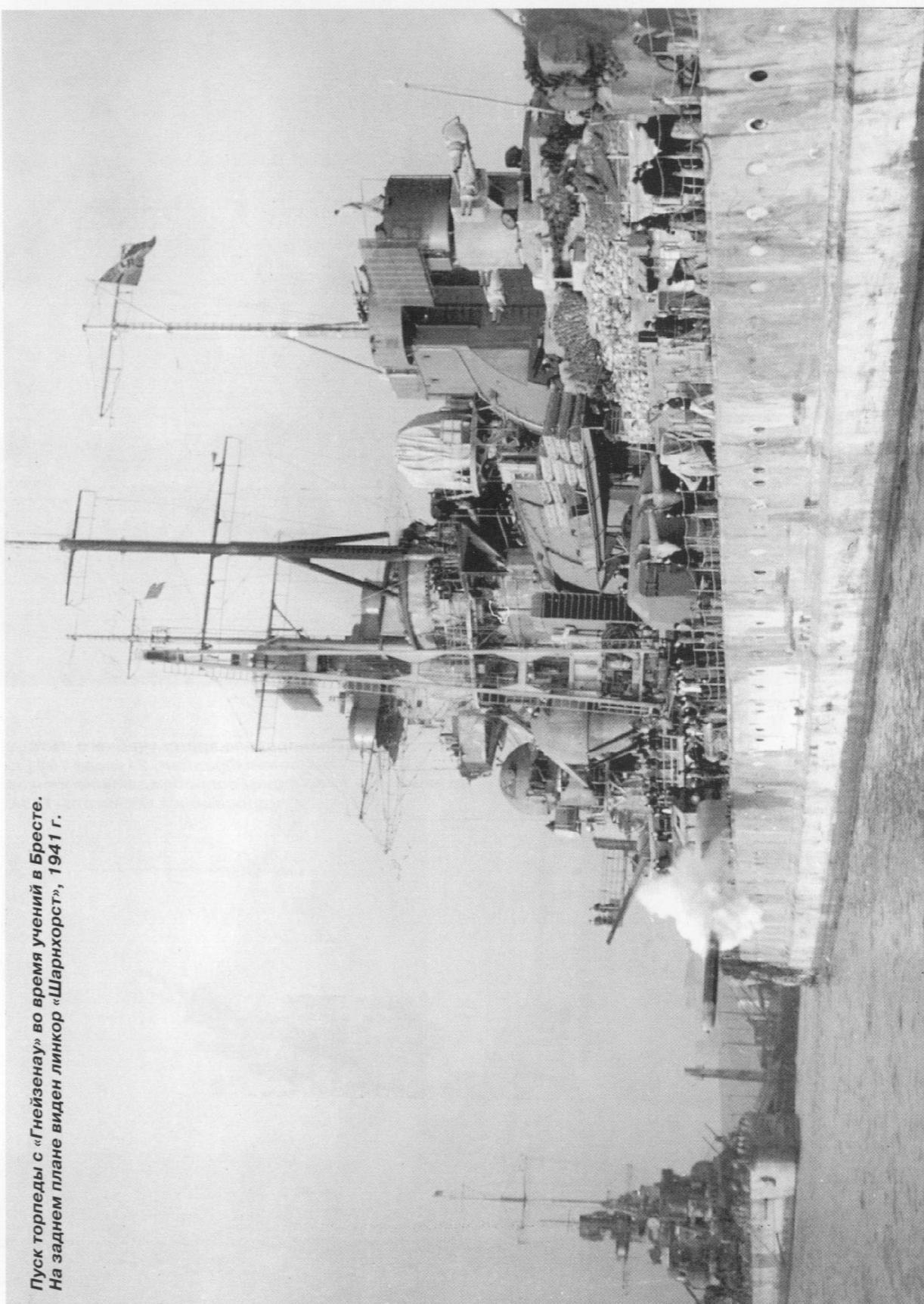




«Гнейзенау» в Киле, декабрь 1940 – январь 1941 г.



«Шарнхорст» во время операции «Берлин», 6 марта 1941 г.



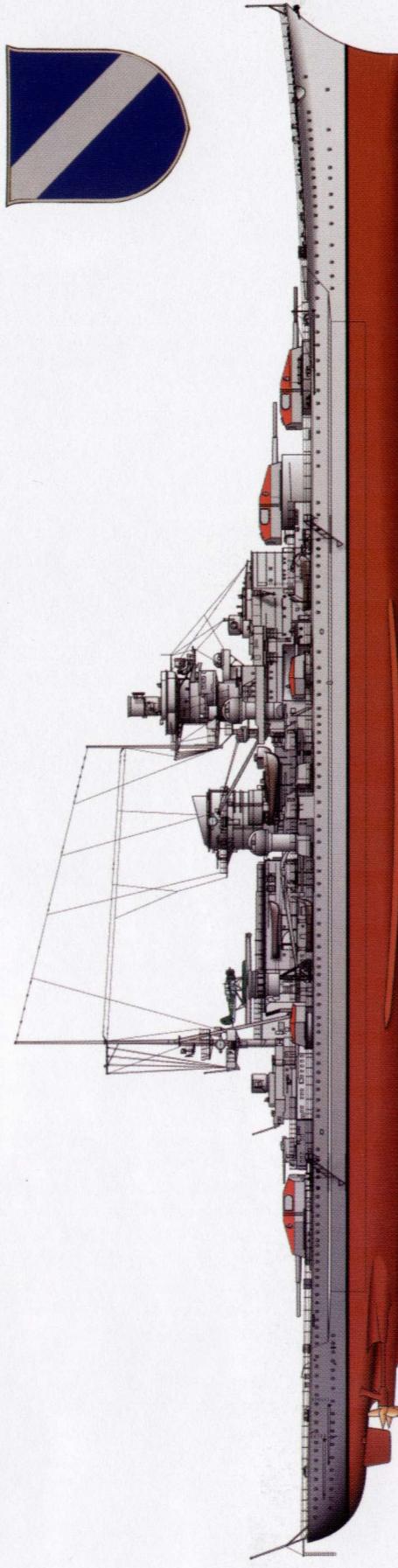
Пуск торпеды с «Гнейзенау» во время учений в Бресте.
На заднем плане виден линкор «Шарнхорст», 1941 г.



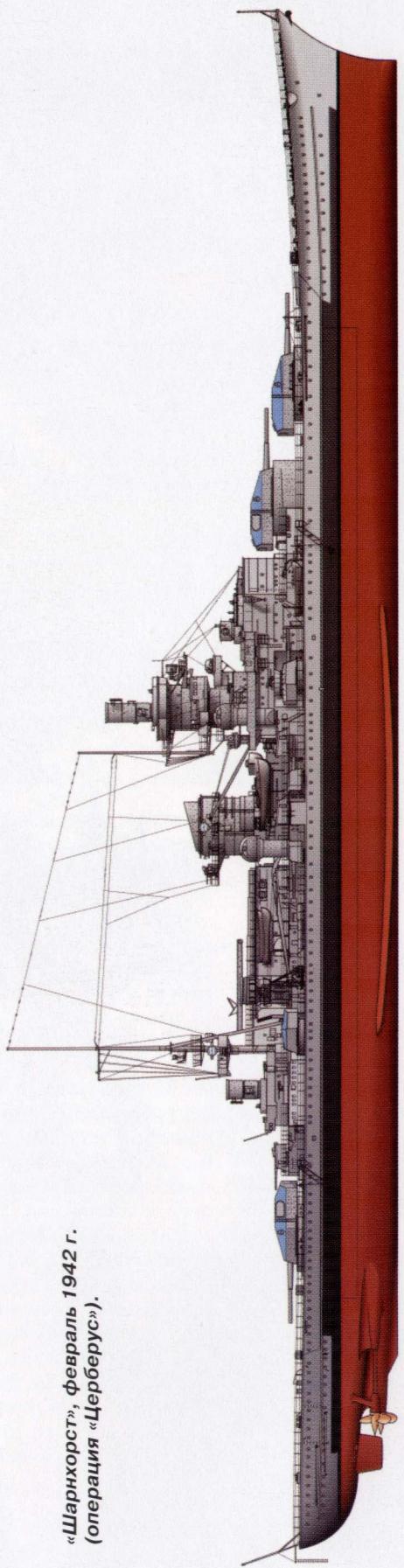
«Шарнхорст» во время учебного выхода
в море у побережья Франции, 21 июля 1941 г.
На нижнем снимке видны сопровождающие линкор
эсминцы и гидросамолет «Хейнкель-115».



«Шарнхорст», июнь 1940 г.
(операция «Юно»).

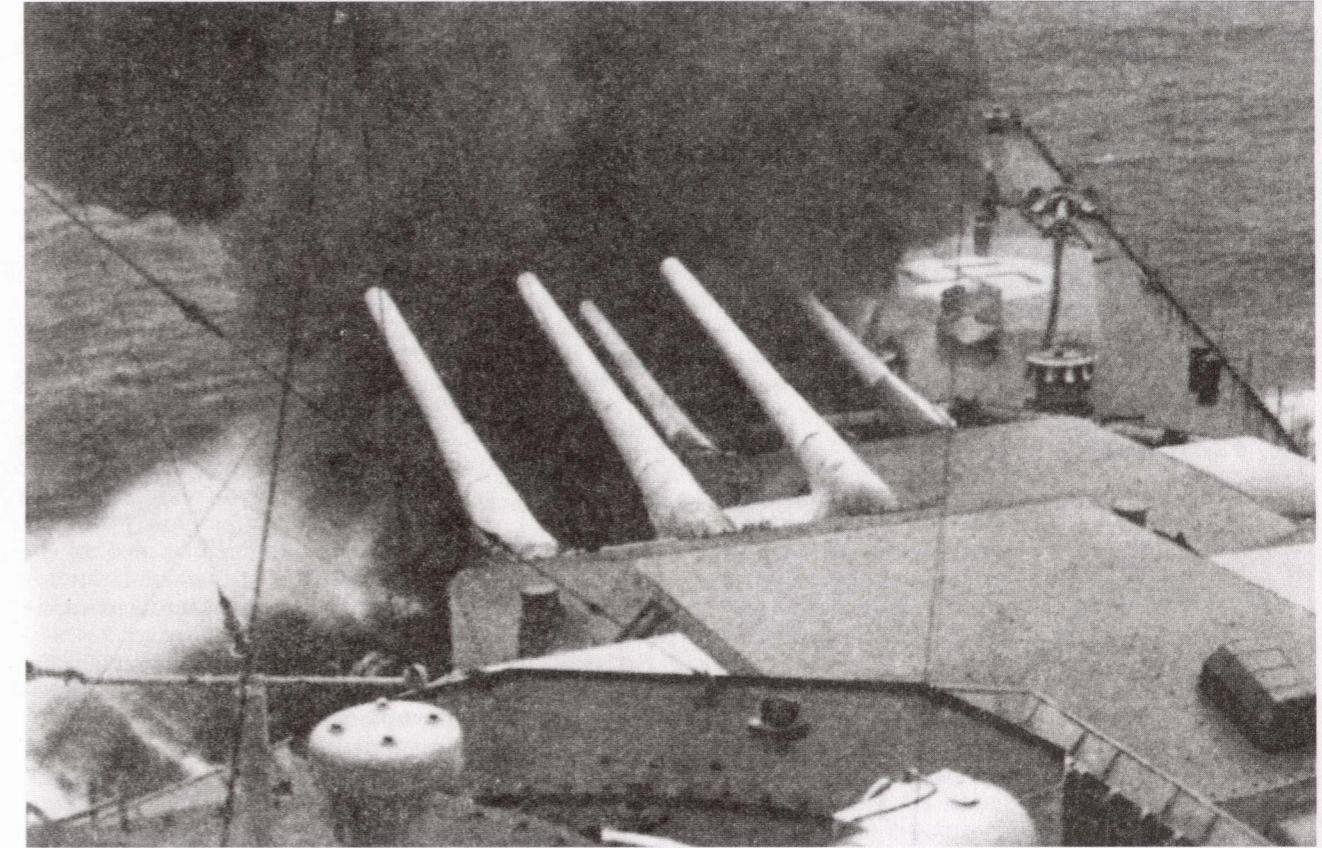
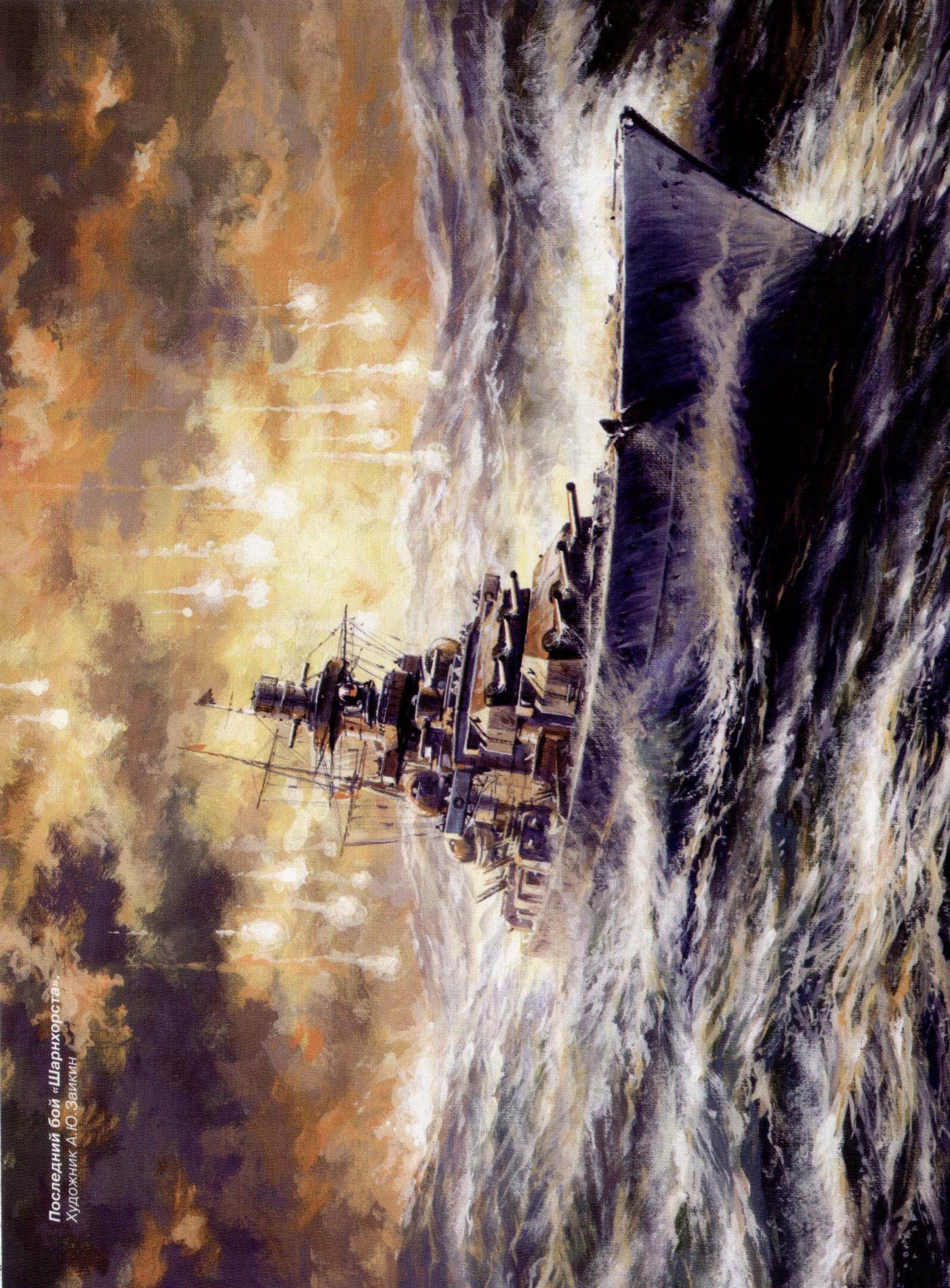


Герб
«Шарнхорста»



«Шарнхорст», февраль 1942 г.
(операция «Церберус»).

Последний бой «Шарнхорста».
Художник А.Ю.Зайкин



«Шарнхорст» ведет огонь главным калибром по авианосцу «Гlorиес», 8 июня 1940 г.

танции. И хотя этот «рекорд» был повторен всего месяц спустя, когда в бою у Калабрии на Средиземном море английский линкор «Уорспайт» примерно с такой же дистанции попал 381-мм снарядом в итальянский «Джулио Чезаре», эти два случая в военно-морской истории остаются уникальными. Больше ни один линкор, даже с более крупным калибром и самыми совершенными радарами управления огнем ничего подобного не добивался при стрельбе по подвижной цели.

В 17.40 «Шарнхорст» снова открыл огонь из 150-мм орудий левого борта по эсминцу «Ардент». К этому времени развивший 32 узла* «Гнейзенау» стал обгонять систершип справа, чтобы возглавить строй и присоединиться к расстрелу авианосца. Все английские корабли скрылись за дымовой завесой, и адмирал Маршалл по радио разрешил «Шарнхорсту» использовать бортовой гидросамолет. Вскоре с «Шарнхорста» были замечены следы торпед — это «Ардент» попытался воспользоваться сдавливанием немецких кораблей.

* То есть на 1,3 узла выше, чем на испытаниях. — Прим. авт.

Один из его 120-мм снарядов в это время попал в «Шарнхорст», но не причинил повреждений. От торпед немецкий корабль легко уворачивался поворотами влево. Всего на нем за 20 минут пять раз объявляли «Аларм» из-за приближающихся пенни следов, хотя на «Арденте» просто не могло быть столько торпед. Всего немцы насчитали с него 8(!) торпедных залпов.

Несмотря на изменения курса и обилие дыма вокруг цели, стрельба немцев была точной. В 17.56 в надстройку «Глориес» попал еще один 283-мм снаряд, который уничтожил всех на мостике, включая капитана Д'Ойли-Хьюджеса. В командование кораблем вступил старший офицер Лоувелл. Авианосец сильно горел и кренился на правый борт, но мог поддерживать высокую скорость. Вскоре немцы прекратили огонь, поскольку цель полностью скрылась за дымом, а адмирал постоянно указывал обоим старшим артиллеристам на чрезмерный расход снарядов. К тому же на «Шарнхорсте» произошла авария в котельном отделении (скоро всего, лопнула трубка в котле), и корабль сбавил скорость до 27 узлов.



**Вид с мостика
«Шарнхорста».** Дым на горизонте — горящий «Глориес», 8 июня 1940 г.



**Гибель «Глориеса»,
снимок сделан с
линкора
«Шарнхорст»,
8 июня 1940 г.**



Спустя пару минут в «Ардент» попал 150-мм снаряд с «Шарнхорста», скорость эсминца, резко накренившегося на левый борт, упала до 15 узлов. Дистанция до него сократилась настолько, что немецкий линкор ввел в дело 105-мм зенитки. Но только в 18.22 отважный эсминец пошел ко дну. Спустя 3 минуты на «Шар-

нхорст» доста точно долго ловко избегал смертоносных залпов и в 18.33, как раз перед попаданием в него первого снаряда с «Шарнхорста», сумел выпустить 4 торпеды (из труб №№2, 3, 6 и 7). «Гнейзенау» от них уклонился, но спустя 6 минут одна из торпед попала в корму «Шарнхорста», который резко снизил скорость и прекратил стрельбу.

Около 19.08 «Глориес» перевернулся и затонул; всего на 9 минут пережил его доблестный «Акаста», до конца выполнивший свой долг эсминца сопровождения. На борту «Гнейзенау» в честь храброго эсминца было приказано приспустить до половины боевой флаг. Но на этом благородство немцев закончилось. Поскольку «Глориес» постоянно радиировал свое место, призываю на помощь Флот метрополии, германские корабли

поспешали укрыться в Тронхейме, бросив на произвол судьбы спасательные плотики с 900 членами экипажей погибших кораблей. В последующие дни норвежские торговые суда спасли всего 44 человека (только один из них был с «Акастами»), а двоих с «Ардента» взял в плен немецкий разведывательный гидросамолет. Всего британский флот в том бою потерял более 1500 моряков.

Интересно, что это было первое столкновение линкоров с авианосцем и единственное, в котором первые одержали верх. Успеха немцы добились ценой 48 погибших при взрыве торпеды на «Шарнхорсте». Поведение в этом бою английских эсминцев может служить образцом профессионального мастерства и подлинного героизма. Торпеда же с «Акастами» не только надолго вывела из строя мощный корабль противника, но и, можно сказать, спасла тысячи жизней британских солдат, эвакуируемых из Норвегии на транспортах, и (кто знает?) норвежскую королевскую семью и членов правительства, которые спешили в Британию на борту крейсера «Девоншир». Крейсер прошел всего в 28 милях от немецких рейдеров (наблюдатели даже видели их мачты), когда внимание тех уже было приковано к «Глориесу». Шедший же из Нарвика тихоходный конвой, перевозящий 8 тыс. солдат, был бы наверняка перехвачен немцами, если бы они продолжили операцию, поскольку его маршрут практически повторял путь «Глориеса». Прикрытие из авианосца «Арк Ройял», 2 легких крейсеров и 6 эсминцев, конечно же, не поставило бы неразрешимых задач перед познавшими вкус победы корсарами адмирала Маршалла, не будь «Шарнхорст» поврежден.

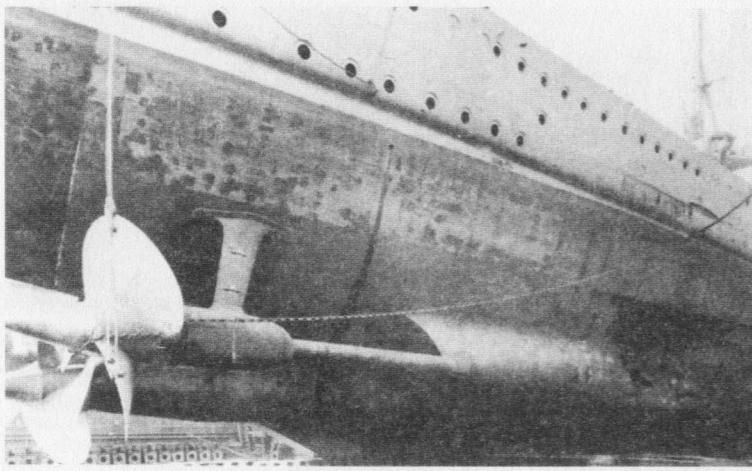
...Следы торпед снова были вовремя обнаружены наблюдателями, но, несмотря на резкий отворот, одна из них в 18.39 под углом 15 градусов ударила в правый борт у башни «Цезарь» в трех метрах под главным поясом — в самое уязвимое место. Повреждение оказалось очень серьезным. Боевое отделение и погреба «Шарнхорста» заполнились дымом, при слугу башни пришлось эвакуировать. Командир корабля капитан цур зее Хоффманн отдал приказ на затопление погребов, но после доклада об отсутствии опасности пожара его отменил. Бортовую обшивку, принявшую на себя удар, разрушило на площади 6x14 м. Но взрыв оказался столь мощным, что большая часть



**Эсминец «Акаста»,
дебившийся 8 июня
1940 г. попадания в
«Шарнхорст».**



**«Шарнхорст»
после боя,
на палубе видны
использованные
пеналы 28-см
зарядов,
8 июня 1940 г.**



Пробоина в кормовой части «Шарнхорста» от взрыва торпеды, выпущенной эсминцем «Акаст». 20 июня 1940 г.

«Шарнхорст» получил крен на правый борт в 3 градуса и осел кормой на 3 м.

Большие затопления и повреждения оказались на энергетической установке. Уничтожило часть правого гребного вала, которая проходила через нижние отсеки противоторпедной защиты около башни

«Цезарь», а весь коридор его быстро заполнила вода. Там остался один из матросов, и когда другой, пытаясь его спасти, открыл водонепроницаемую дверь, кормовое машинное отделение, дававшее энергию на средний гребной вал, стало затапливаться так быстро, что сократить его в строю, мгновенно остановив турбины, оказалось невозможным. Кожух одной из турбин, вращавшейся на полной мощности, остыл так быстро, что лопатки ротора врезались в его внутреннюю поверхность. Пришлось перекрыть все паропроводы этого отделения. Корабль остался только с одним работающим левым валом.

Вышла из строя и башня «Цезарь», некоторые отсеки под ее погребами заполнило водой, множество оборудования в погребах оказалось поврежденным. Загорелись некоторые заряды в гильзах и в футлярах, многие оказались испорченными. В погребе находилось 283 собранных снаряда и заряда в гильзах, готовых к подаче в башню, другие снаряды еще без зарядов лежали на загрузочной платформе в нескольких метрах от места удара торпеды. Кормовая 150-мм башня правого борта вышла из строя из-за затопления подбашенных помещений и повреждения электросистем. Повредило и систему управления огнем кормовой группы 105-мм орудий.

На пути в Тронхейм корабль с трудом мог держать 20 узлов. Для предотвраще-

ния дальнейших повреждений корпуса стали использовать кранцевые маты, однако это мало что давало, и приказ отменили. Оба корабля достигли Тронхейма около полуночи 9 июня. Там на швартовах стояло ремонтное судно «Хуаскаран», экипаж которого приступил к временному ремонту «Шарнхорста».

Адмирал Маршалл с «Гнейзенау», «Хиппером» и четырьмя эсминцами, пополнив запасы с корабля снабжения «Алстертор», 10 июня снова вышел на поиски торговых судов, но, убедившись, что все конвои имеют сильное прикрытие, 11-го числа вернулся в Тронхейм. Самолет-разведчик Берегового командования Королевских ВВС обнаружил немецкие корабли, и как раз 11 июня дюжина бомбардировщиков «Гудзон» («Хадсон») с высоты 4570 м сбросила 36 227-кг бронебойных бомб (по другим данным 113-кг полубронебойных) по «Шарнхорсту», ни одна из которых не попала. Два самолета немцы сбили.

Затем настал очередь британского соединения в составе линкора «Нельсон» и авианосца «Арк Роял», которые 13 июня находились в 170 милях от Тронхейма. Поднятые в воздух 15 бомбардировщиков «Скьюа» были перехвачены германскими истребителями и потеряли восемь машин. Остальные прорвались к цели, но в «Шарнхорст» попала всего одна бомба, которая к тому же не взорвалась, хотя и пробила верхнюю палубу.

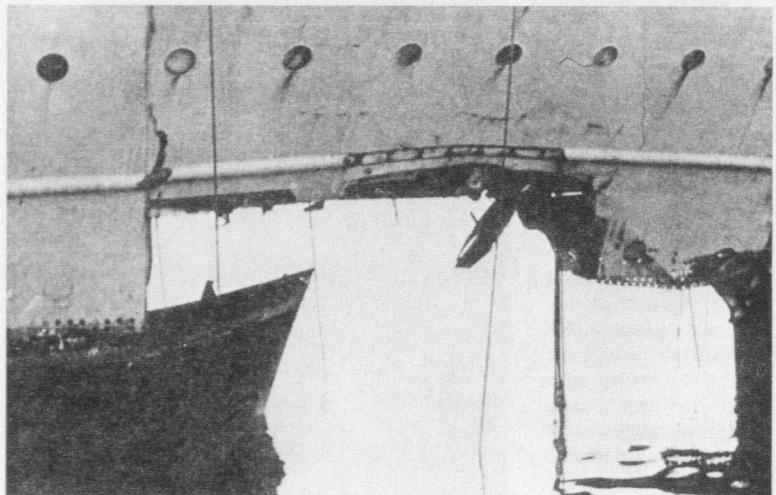
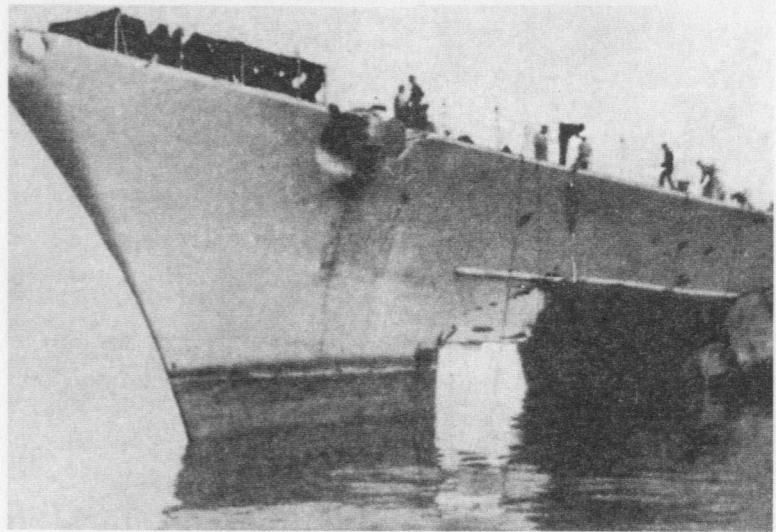
Ремонт турбин среднего вала «Шарнхорста» занял 10 суток. Отремонтировать правый вал можно было только в сухом доке, поскольку имелось опасение, что его погнуло и что винт при вращении будет задевать корпус. На пробах 18 июня при скорости выше 13 узлов наблюдалась такая вибрация, что оставалось надеяться только на два вала и максимальную скорость 24 узла. 20 июня корабль вышел в Германию в сопровождении 4 эсминцев, 4 миноносцев и 3 тральщиков. На следующий день соединение у о. Утсир обнаружили самолеты британского Берегового командования, и около 15.00 шесть торпедоносцев «Суордфиш» 821-й и 823-й эскадрилий королевского флота вышли в атаку, которую немцы легко отразили зенитным огнем. Английские летчики не имели практики, и эта атака крупного корабля была первой в их жизни. Все торпеды пошли практически параллельно курсу кораблей, которым ничего не стоило от-

них уклониться, сбив при этом два торпедоносца зенитками. Почти тут же 4 «гудзона» с большой высоты со столь же большой неточностью сбросили 227-кг бомбы. Две машины погибли, две с трудом вернулись на базу, имея тяжелые повреждения. Спустя полтора часа над соединением появилось девять «бофортов», вооруженных 227-кг бронебойными бомбами, но и они были отбиты зенитным огнем и истребителями, потеряв 3 самолета. А последнюю атаку со всем тем же результатом провели еще шесть «гудзонов». Отражая атаки, «Шарнхорст» выпустил 900 105-мм снарядов и 3600 мелких. К вечеру воздушное прикрытие состояло из 10 «мессершмитов» (Bf-109), 2 «хайнкелей-111», летающей лодки Do-18 и двух бортовых «Арадо-196». Вскоре немцы перехватили британское сообщение, из которого поняли, что в море находятся крупные силы Флота метрополии, и «Шарнхорст» получил приказ укрыться в порту Ставангера. В этот момент некоторые британские корабли находились всего в 35 милях от него. 22 июня «Шарнхорст» вышел из Ставангера в Киль, где в плавучем доке «С» следующие шесть месяцев проходил ремонт, часто прерываемый налетами британской авиации. 21 ноября корабль вышел в пробное плавание по Балтике, но 19 декабря вернулся в Киль, чтобы в плавучем доке «В» еще четверо суток заканчивать ремонтные работы.

«Гнейзенау» тоже надолго выбыл из строя. 20 июня он вместе с крейсером «Адмирал Хиппер» и четырьмя эсминцами под командованием адмирала Гюнтера Лютьенса 20 июня вышел в Норвежское море и взял курс на Исландию. Германский морской штаб намеревался этой операцией создать у англичан впечатление прорыва крупных рейдеров через пролив между Фарерами и Исландией, а в это время провести «Шарнхорст» из Норвегии в Германию на ремонт. Когда германское соединение находилось примерно в 40 милях к северо-западу от Хальтена в условиях плохой видимости, британская подлодка «Клайд» выпустила по «Гнейзенау» полный залп из носовых аппаратов. Наблюдатели увидели торпеды слишком поздно — всего в 300 м от борта. Две прошли перед самым носом, а третья, несмотря на резко положенный на борт руль, попала в правый борт в 16 м от форштевня и очень близко к началу но-

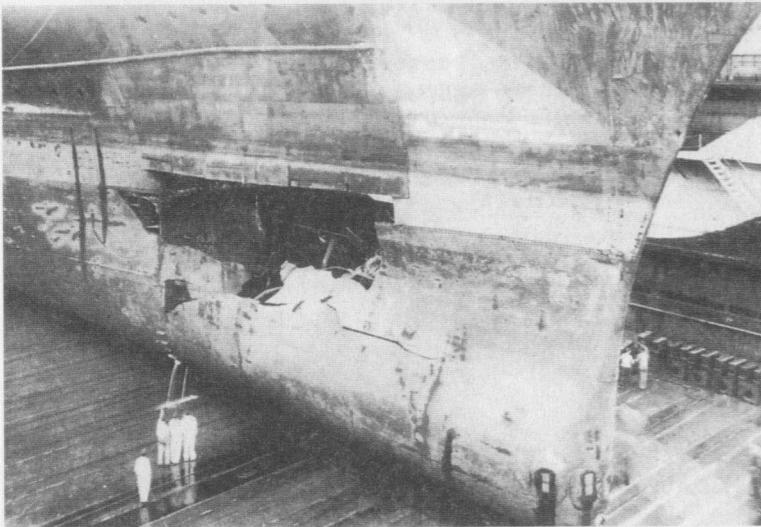
сового противоосколочного пояса. Броня повреждена не была, но носовая оконечность пострадала очень серьезно. Взрыв 365 кг торпеды на 3 м ниже ватерлинии разорвал листы обшивки с обоих бортов и повредил шпангоуты, так что нос держался на честном слове. Пробоина с правого борта имела длину 15 м и высоту 6–10 м. Имелась небольшая пробоина и с левого борта, в кормовых частях пробоин образовались значительные повреждения обшивки. Вода затопила водонепроницаемые отсеки XX и XXI, скорость пришлось уменьшить из-за риска потерять большую часть носа. Боеспособность корабля и механизмы не пострадали, так что он утром 21 июня смог дойти до Тронхейма на 19 узлах. Лодка донесла о координатах германского соединения, которое затем подверглось налетам авиации британ-

Сквозная пробоина в носовой части линкора «Гнейзенау» от взрыва торпеды, выпущенной подводной лодкой «Клайд» 20 июня 1940 г.

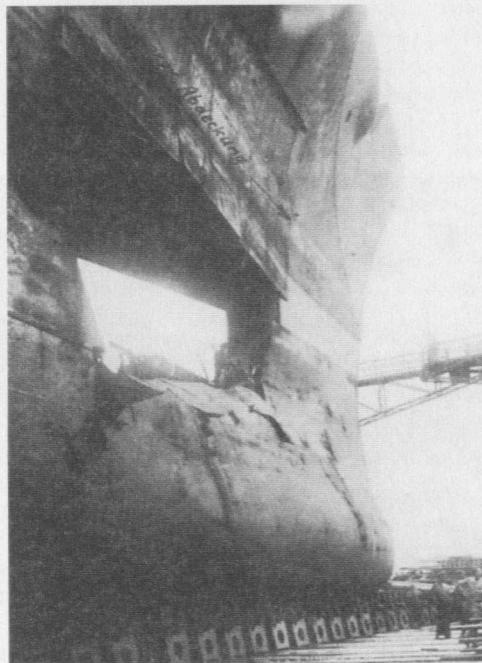


кого Берегового командования, в результате чего один из эсминцев получил серьезные повреждения.

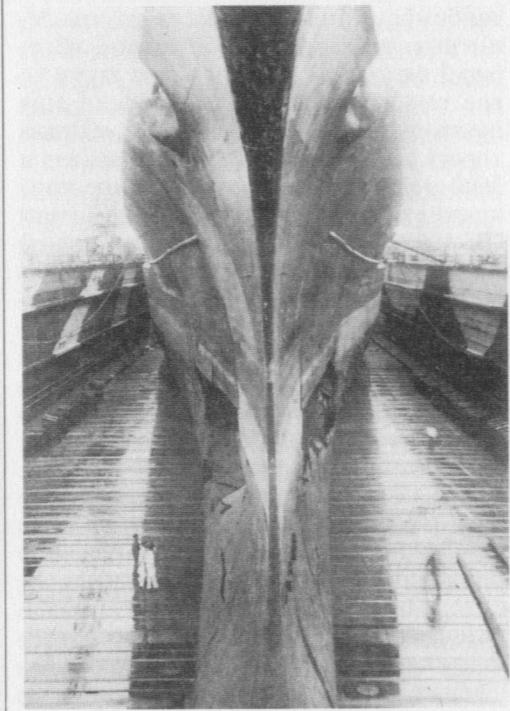
В Тронхейме рабочие ремонтного корабля «Хуаскар» временно заделали пробоины на «Гнейзенау», наварив поверх металлические полосы для дополнительной прочности. Работы закончили 19 июля. На переходе в Киль 25–27 июля корабль сопровождали «Адмирал Хиппер» (отделился для выполнения другого задания), легкий крейсер «Нюрнберг», четыре эсминца и шесть миноносцев. На перехват англичане послали мощное соединение Флота



«Гнейзенау»
в доке завода
«Ховальд Верфт»
в Киле,
август 1940 г.
Хорошо видна
часть временной
заделки торпедной
пробоины,
выполненной
в Тронхейме.
Также обратите
внимание на
камуфляжную
окраску корабля.



метрополии (линейные крейсера «Рипалс» и «Ринаун», крейсера и эсминцы), но оно не смогло обнаружить противника. Только подлодке «Суордфиш» удалось потопить один из миноносцев эскорта («Лухс»), остальные германские корабли благополучно прибыли в Киль 28 июля.



Ремонт «Гнейзенау» фирмой «Ховальд Верфт» в Киле длился пять месяцев. Для данной верфи это была первая работа на крупном боевом корабле, и рабочие проявили к морякам исключительную любезность. Например, они убрали штатные подпорки и стойки из кают младшего офицерского состава в средней части корабля, так надоеvшие экипажу. Это серьезное нарушение впоследствии дало о себе знать. В то же время для сокращения срока ввода корабля в строй на нём решили не переделывать ангар и гротмачту, как это уже было сделано на «Шарнхорсте». До 21 октября «Гнейзенау» находился в доке «D» военно-морской базы, а 14 ноября вышел на Балтику для тренировок и учений, снова вернувшись в Киль 19 декабря. В ходе учений оба линейных крейсера «отстрелялись» по кораблю-цели «Гессен», отрабатывали тактическое взаимодействие с крейсером «Нюрнберг» и 2-й флотилией миноносцев. Но совместные учения с подлодками показали неудовлетворительную работу сонаров.

Действия в Атлантике (операция «Берлин»)

28 декабря 1940 года «Гнейзенау» (под флагом адмирала Лютьенса) и «Шарнхорст» вышли в Северную Атлантику для операций против британского судоходства. Жестокий шторм в Северном море заставил корабли идти малым ходом; «Гнейзенау» получил серьезные повреждения корпуса как раз в тех местах, где в ходе ремонта сняли стойки и подпорки. Под ударами тяжелых волн погнулись шпангоуты за обшивкой и палубные бимсы, главная палуба и обшивка в носу в нескольких местах искривились. Из-за больших напряжений, которым подвергался корпус на огромных волнах вышли из строя системы управления огнем, включая зенитные калибры.

Хотя с «Шарнхорстом» непогода обошлась менее жестоко, кораблям пришлось повернуть назад: «Шарнхорст» вернулся в Готенхафен (польский порт Гдыня), а «Гнейзенау» — в Киль. Из-за тяжелых штурмовых повреждений командир «Гнейзенау» капитан цур зее Отто Файн (назначен в августе) потребовал снова переделать носовую часть корабля, что специалисты военной верфи выполнили в рекордный срок.

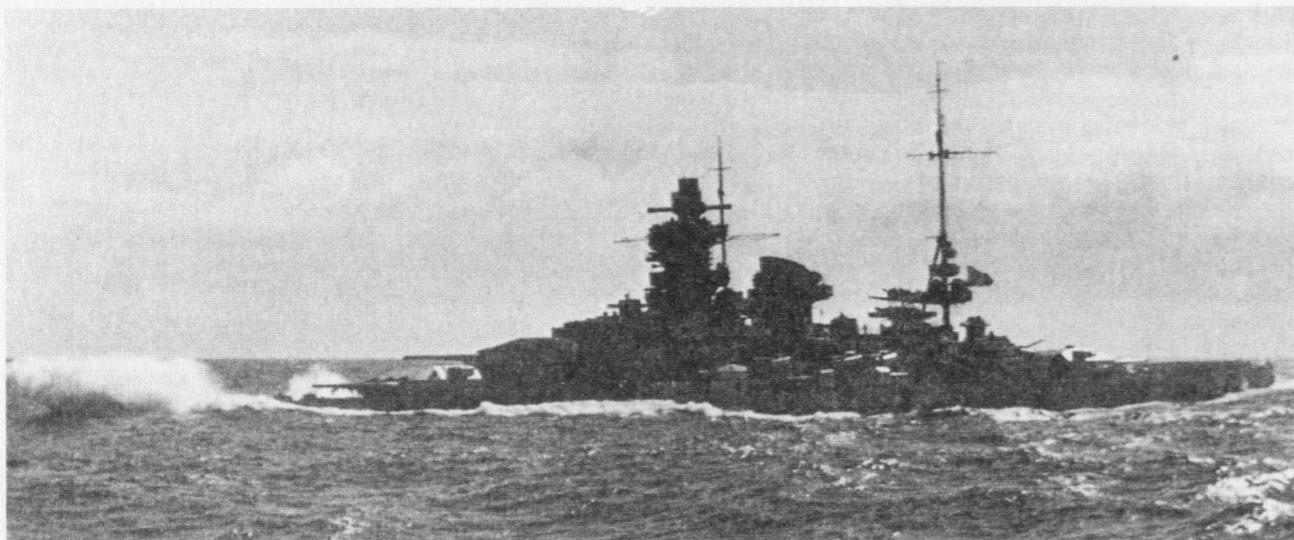
«Шарнхорст» вернулся в Киль 19 января 1941 года, а 22-го оба корабля снова



«Шарнхорст»
в Норвегии,
30 декабря
1940 г.



Офицеры
на мостике
«Шарнхорста»
во время операции
«Берлин»
(в центре —
командир линкора
капитан цур зее
К.Хоффманн).



«Шарнхорст»
в Атлантике

следил за немцами, пока те не скрылись за снежным зарядом. К сожалению, командующий Флотом метрополии адмирал сэр Джон Тови счел это сообщение ошибочным и прекратил поиск.

После дозаправки топливом к востоку от о. Ян-Майен с танкера «Адриа» (оба корабля приняли примерно по 1700 м³), немцы повернули на юг и на высокой скорости устремились к Датскому проливу, теперь решив обойти Исландию с севера. Они вышли на оперативный простор на рассвете 4 февраля, удачно миновав все британские крейсерские патрули. Чтобы еще более запутать противника, 1 февраля из Бреста в свою вторую операцию в Атлантике вышел «Адмирал Хиппер», который должен был действовать против конвоев на маршруте Гибралтар—Фритаун.

С 5 по 6 февраля оба линейных крейсера направлялись с танкера «Шлеттштадт» к югу от мыса Фареуэлл (примерно по 1500 кубометров топлива), а на следующий день приступили к поиску судов. Качка была настолько сильной (шторм доходил до 10 баллов), что на «Гнейзенау» при резком крене один из унтер-офицеров размозжил голову о башню и упал за борт. Корабли снизили ход, чтобы уменьшить дискомфорт экипажа и снизить риск повреждений.

В 8.35 8 февраля с «Гнейзенау» заместили мачты конвоя HX-106, шедшего из Галифакса, и корабли приготовились к атаке. «Шарнхорст» послали вперед, чтобы атаковать с севера, но в 9.47 его сигнальщики усмотрели в охранении конвоя старый дредноут «Рамиллиес»,

вооруженный восемью 381-мм орудиями. Узнав о присутствии столь мощного прикрытия, адмирал Лютьенс отменил атаку конвоя, поскольку имел приказ не ввязываться в бой с линейными кораблями. Тем не менее, к 9.50 «Шарнхорст» сблизился с конвоем до 23 км, пытаясь отвлечь на себя корабли охранения, чтобы «Гнейзенау» смог атаковать оставшиеся без защиты суда. Но Лютьенс прямым приказом отменил эту попытку и вернул «Шарнхорст» к флагману. Немецкий адмирал был уверен, что англичане заметили его корабли, и теперь ему придется больше думать не об охоте, а как бы самому не стать дичью. Но с судов конвоя видели только «Шарнхорст», который, к тому же, принял за «Хиппер». Так что командующий Флотом метрополии продолжал считать, что немецкие линейные крейсера все еще в своих базах.

Они же тем временем ушли на северо-запад к проливу Дэвиса, а после нескольких дней безрезультатного крейсерства в том районе, спустились на юг. Штормовая погода препятствовала наблюдению за морем, поврежденные вентиляционные растробы не обеспечивали нормальную работу в машинно-котельных отделениях, на открытых постах зенитных батарей просто невозможно было находиться. Скорость снова снизили, чтобы уменьшить заливаемость носовой оконечности и надстроек. Когда погода несколько улучшилась, 14 и 15 февраля корабли снова провели дозаправку с танкеров «Шлеттштадт» («Гнейзенау» принял 2550 м³) и «Эссо Гамбург»

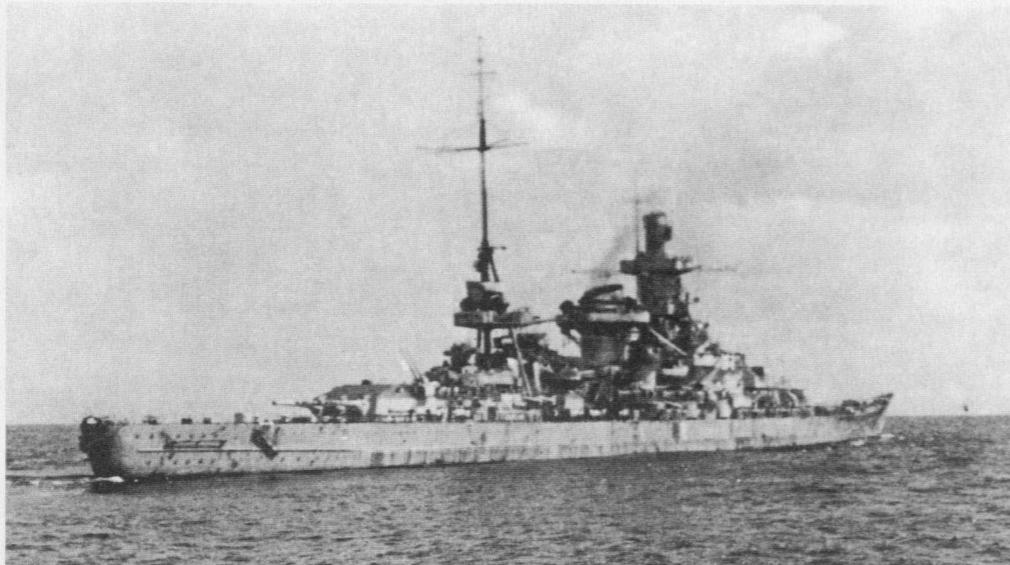


«Шарнхорст»
в Атлантике,
операция «Берлин».
Снимок сделан с
борта «Гнейзенау».

(«Шарнхорст» 2500). Только 22 февраля приблизительно в 500 милях к востоку от о. Ньюфаундленд обнаружили идущий на запад конвой транспортов в балласте. Пустые суда вряд ли стоили того, чтобы тратить время и снаряды на их потопление, но другого выхода не было. Увидев германские корабли, транспорты бросились врасплох, и эфир заполнился срочными сообщениями о немецких рейдерах. Используя для поиска разбежавшейся «добычи» бортовые самолеты, «Гнейзенау» и «Шарнхорст» смогли потопить всего пять судов общим тоннажем 25 874 брт. В 10.55 они совместно пустили на дно грузопассажирский пароход «Кантара» (3327 брт), затем «Гнейзенау» записал на свой счет транспорты «Трелони» (4689 брт) и «Э. Д. Хафф» (6219 брт), а «Шарнхорст» — только танкер «Ластрес» (6156 брт). Еще

пришло адмиралу перенести операции в юго-восточную часть северной Атлантики, чтобы перекрыть маршрут конвоев Кейптаун—Гибралтар в точке к северу от м. Верде-Айлендс. Перед приходом в этот район, корабли заправились топливом у Азорских островов 27–28

«Шарнхорст» в Атлантике, март 1941 г. Снимок сделан с подводной лодки U-124.



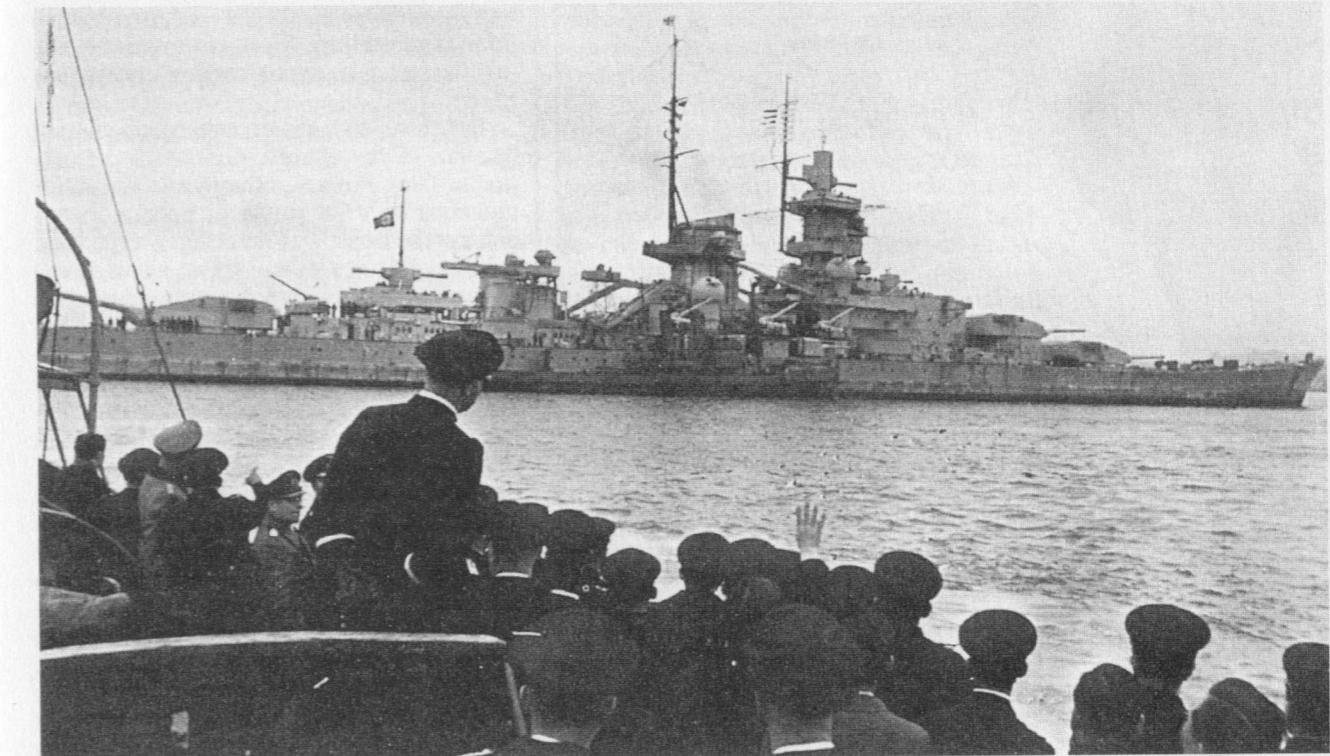
февраля с танкеров «Эрмланд» и «Фридрих Бреме», передав на них 180 пленных. Немецкие рейдеры прошли уже более 11 тыс. миль — половину длины экватора, а достойных целей все не было. 5 марта на 4 часа пропал гидросамолет с «Шарнхорста». Его удалось найти беспомощно дрейфующим по океану из-за полного расхода топлива. На следующий день линкоры встретили подлодку U-124, а 7 марта недалеко от берега Африки наблюдатели «Шарнхорста» обнаружили линейный корабль «Малайя», также вооруженный восемью 381-мм орудиями, а за горизонтом — мачты по меньшей мере 12 торговых судов. Лютьенс снова приказал «Шарнхорсту» отойти на соединение с флагманом, шедшим в 40 милях позади. Отдавая такой приказ, Лютьенс, очевидно, руководствовался опытом Ютландского боя. «Рамилиес» и «Малайя» со скоростью 23–25 узлов не могли догнать 30-узловые германские корабли, но высокая скорость — слишком хрупкое преимущество в бою. Единственное попадание 381-мм снаряда могло его лишить.

Замеченные 12 торговых судов входили в состав конвоя SL-67, направлявшегося в Великобританию. Чтобы избежать боя с линкором, Лютьенс решил выйти в хвост конвоя и навести на него подводные лодки, отправив радиограмму в Берлин. Германское военно-морское командование направило к конвою субмарины U-124 и U-105, которые за ночь 7–8 марта пустили ко дну 6 судов на 28 488 т. Немецкие рейдеры также были обнаружены

гидросамолетом с одного из кораблей эскорта, и «Малайя» сблизился с ними на 24 км. Немецкие 283-мм орудия уже доставали до противника, но Лютьенс не решился на артиллерийскую дуэль. Местом дальнейших операций он избрал центральную часть Атлантики. По пути к месту заправки 9 марта рейдеры потопили одиночный греческий пароход «Маратон» (6352 брт) с грузом угля для Александрии, имевший несчастье наткнуться на «Шарнхорст».

Линейные крейсера 11–12 марта за правились и получили необходимые припасы с вооруженных кораблей снабжения «Уккермарк» (бывший «Альтмарк») и «Эрмланд». В тот же день все четыре корабля двинулись на север, образовав поисковую линию шириной 120 миль. Спустя трое суток они перехватили несколько танкеров, из которых «Гнейзенау» один потопил (британский 6197-тонный «Симния») и три захватил в качестве призов (норвежские 5684-тонный «Бианка» и 6405-тонный «Поликарб», британский 8046-тонный «Сан Казимиро»). Все эти корабли обнаружил «Уккермарк». «Шарнхорст» отправил на дно «Бритиш Стренгс» (7139 т) и «Ателфоум» (6554 т). Призы были направлены в Бордо, но туда дошел только «Поликарб». Два остальных повстречались с «Ринауном», который освободил 46 британских пленных и взял в плен немецкие призовые команды. Правда, те успели затопить оба танкера.

Рейдеры продолжили движение на север, надеясь найти конвой, следующие в



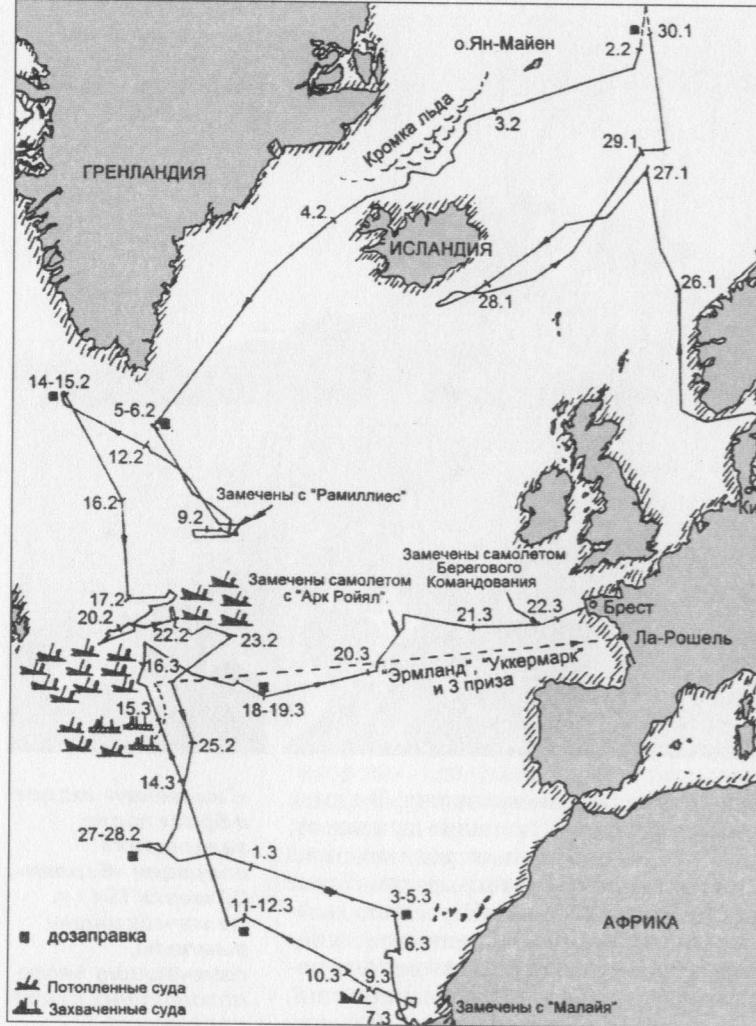
«Гнейзенау» входит в Брест после завершения операции «Берлин», 22 марта 1941 г. На мачтах видны вымпелы, означающие число потопленных судов противника.

Британию из Галифакса. Тем временем, британские линкоры «Родней», «Нельсон» и новейший «Кинг Джордж V» ожидали немцев в северных водах Атлантики, рассчитывая, что те, исчерпав запас автономности, скоро вынуждены будут прорываться домой. С востока приближалась линейный крейсер «Рипалс», авианосец «Фьюриес» и эсминцы.

В ночь на 16 марта «Уккермарк» и «Эрмланд» обнаружили силуэты торговых судов, и на рассвете линейные крейсера оказались посреди конвоя. Тут уж рейдеры порезвились вволю, как лисы в курятнике. «Гнейзенау» с 4.28 до 15.50 потопил транспорты «Рио Дорадо» (4507 т), «Эмпайр Индастри» (3648 т), норвежский «Гранли» (1577 т), французский «Майсон» (4564 т) и «Ройял Кроун» (4364 т), а «Шарнхорст» — голландский «Мангхай» (8290 т), британские «Сильверфир» (4347 т), «Сардиниан Принс» (3200 т) и «Деметертон» (5200 т). Но одно из судов успело радиовать о нападении, и в данный район полным ходом направились «Родней» и «Кинг Джордж V». Последним столкновением стал бой с небольшим бывшим датским фруктовозом «Чилиан Рифер» (1739 т), который мастерски избегал огня «Гнейзенау» и постоянно радиировал открытым текстом

свое точное местонахождение. В конце концов транспорт, поставив дымзавесу, повернул на противника, ведя огонь из единственного палубного орудия. Такое яростное сопротивление убедило немцев, что перед ними как минимум вспомогательный крейсер. Поэтому они решили добить его с дальней дистанции, выпустив 73 283-мм снаряда — больше, чем затратили на потопление любого другого судна за все время крейсерства.

Доблестный «Чилиан Рифер» еще сражался, когда на экране радара «Гнейзенау» появились отметки неопознанного крупного корабля. Немцы на большой скорости скрылись в дожевом шкале. С «Роднея» — а это был он — успели заметить флагман Лютьенса и около 21.00 даже запросили прожектором: «What ship?» («Что за корабль?»). Командир «Гнейзенау» капитан цур зее Otto Fain приказал ответить: «HMS «Emerald» (Корабль Его Величества «Эмералд» — этот трехтрубный крейсер водоизмещением около 7500 т входил в состав Флота метрополии и вполне мог оказаться в северной Атлантике, хотя спутать его с «Гнейзенау» мог только человек, ни разу в жизни не державший в руках военно-морской справочник). После этого, не дожидаясь нового запроса, резко положив руль на



Атлантический
рейд «Шарнхорста»
и «Гнейзенау»,
январь — март
1941 г.

борт, немецкий корабль на полном ходу удалился от грозного противника. Истине англичанам отрылась буквально через несколько минут, когда «Родней» наткнулся на обломки тонущего транспорта и начал спасать его экипаж. Капитан судна после слов благодарности сказал: «Нас только что потопил «Гнейзенау»...

После очередной заправки с танкеров 18 марта и передачи на них 200 пленных адмирал Лютьенс приказал проложить курс на Брест, понимая, что кольцо вокруг его кораблей сужается и шансов на дальнейший успех не много. Германский морской штаб полагал, что дальнейшее присутствие в океане линейных крейсеров, потревоживших «осиное гнездо» британских поисковых групп, осложнит возвращение в Германию «Адмирала Хиппера» и «Адмирала Шеера», также находящихся на «большой дороге» в Ат-

лантике. К тому же на «Шарнхорсте» продолжались проблемы с котлами — частые выходы из строя трубок перегревателей.

Вечером 20 марта разведывательный биплан «Суордфиш», поднятый с авианосца «Арк Рояль», обнаружил германские корабли в 700 милях от Бреста. Лютьенс тут же повернул на север и держался этого курса, пока самолет не исчез за горизонт, а затем снова повернулся на воссток. «Арк Рояль» находился всего в 160 милях от немецкого соединения, но приближающаяся темнота и плохая погода сделали невозможным подъем самолетов для нанесения удара. На следующий день самолет британского Берегового командования обнаружил оба немецких корабля в 200 милях от Бреста. Вскоре на них появилось воздушное прикрытие, а вечером из Бреста прибыли миноносцы «Ильтис» и «Ягуар» для противолодочного эскорта. В 3 часа 22 марта подошли эсминцы 5-й флотилии, и в 7.00 открылся вход в гавань Бреста. «Шарнхорст» ошвартовался у пирса де-ла-Нинон, где когда-то достраивался «Дюнкерк», а «Гнейзенау», нуждавшийся в небольшом ремонте корпуса, поставили в сухой док №8. Спустя 2 дня в доки Ла-Паллиса (внешний порт Ла-Рошеля, южнее Бреста) стали танкеры «Укермарк» и «Эрмланд».

В ходе двухмесячного крейсерства «Гнейзенау» и «Шарнхорст» прошли 17 800 миль, установив рекорд для крупных немецких кораблей, потопили и захватили 22 судна общим водоизмещением 115 335 брт (на счету первого 14, общим водоизмещением около 66 449 брт), большинство из которых шли в балласте. Дополнительным успехом операции можно считать возвращение «Адмирала Шеера». Увлекшись охотой за линейными крейсерами, англичане просто «прозевали» одиночный рейдер, который проскользнул домой по тому же маршруту, что и в Атлантику — вокруг Исландии и Британских островов.

Следующая аналогичная операция под названием «Рейнбунг» была предпринята в мае. В ней приняли участие новейший линкор «Бисмарк» (флаг адмирала Лютьенса) и тяжелый крейсер «Принц Ойген». На этот раз англичане были начеку и перехватили противника на выходе из Датского пролива. В бою 24 мая «Бисмарк» потопил «Худ» и повредил другой линкор — «Принс оф Уэлс», потратив всего 93 380-мм снаряда. Но затем Королевский флот устроил настоящую

охоту за обидчиком, и в конце концов, действовав почти все наличные силы, ему удалось отправить «Бисмарк» на дно. «Принц Ойген» же прорвался в Брест, где присоединился к «Шарнхорсту» и «Гнейзенау».

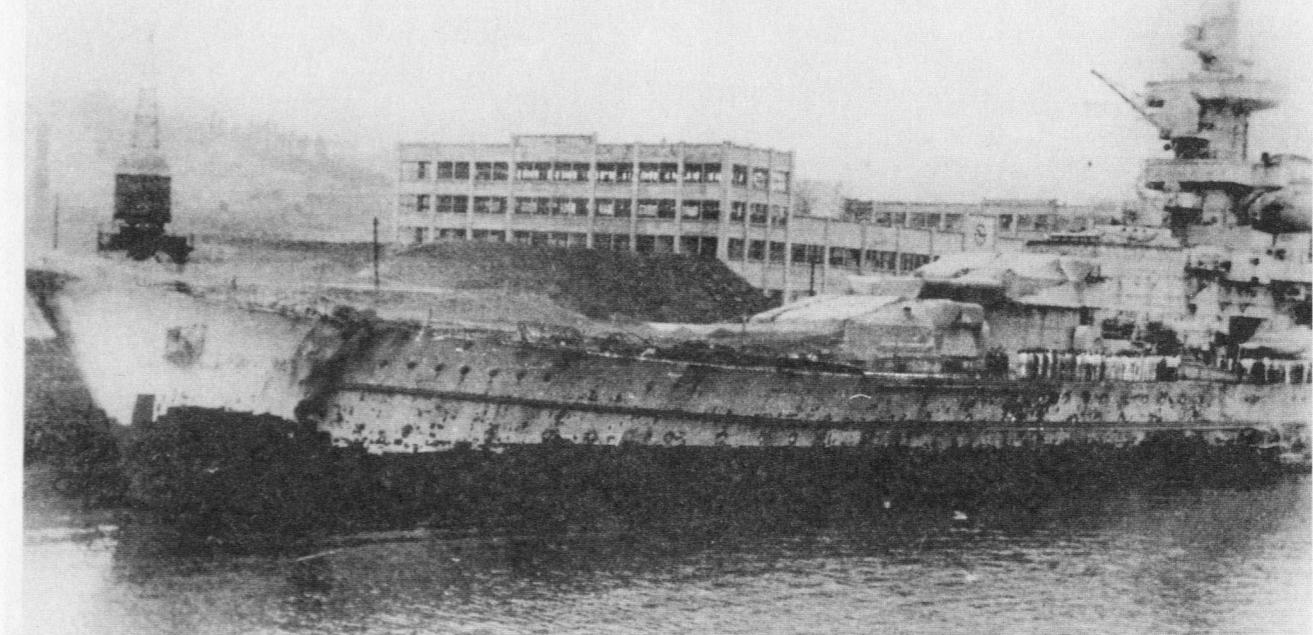
«Брестская» группа

Остаток года «Шарнхорст» и «Гнейзенау» провели на военной верфи Бреста, которую немцы частично восстановили после захвата и укомплектовали рабочими с военной верфи Вильгельмсхафена. После прихода немецких линейных кораблей в Брест англичане, опасаясь их нового выхода в океан, приступили к регулярным налетам на эту базу, используя специальные 227-кг бронебойные бомбы. Достаточно привести только цифры: с 27 марта по 7 мая самолеты Командования бомбардировочной авиации и Берегового командования Великобритании сбросили на Брест 1013 т бомб и выставили 201 магнитную мину. Особенно массированными были налеты в ночь на 31 марта и 5 апреля (по 100 самолетов). В ходе последнего одна 227-кг бомба упала в воду в 4 м рядом с «Гнейзенау», стоявшим в сухом доке, но не взорвалась. Сразу же корабль вывели из дока и поставили на швартовую бочку в гавани. Вечером 3 апреля, как раз перед ужином, одна бомба угодила в отель «Континенталь», где проживало большин-

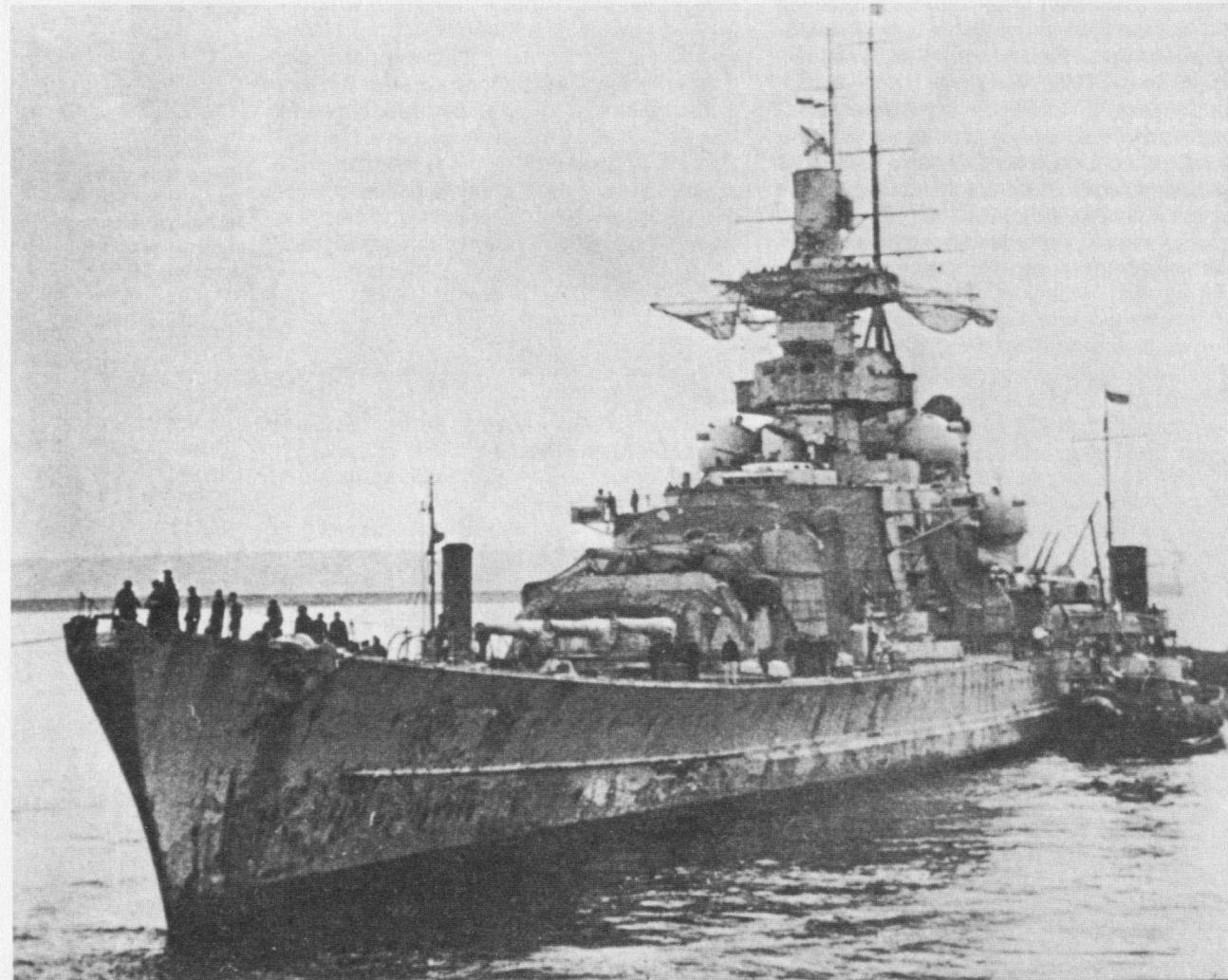
ство офицеров линкоров. Точная цифра потерпевших не известна, но полагают, они были большие.

В ходе рейдерства «Шарнхорст» постоянно испытывал трудности с трубками перегревателей своих котлов и только самоотверженная работа экипажа позволила избежать крупных поломок. В Бресте специалисты определили, что на замену трубок потребуется по меньшей мере 10 недель. Причина повреждений оказалась чисто технологической — примененный металл не соответствовал рабочим температурам. Требуемый обойми кораблями ремонт исключил их участие в операции с «Бисмарком», которая планировалась на апрель, а состоялась в мае 1941 года. Но англичане-то об этом не знали и Брест надолго стал главной целью налетов их авиации. Пришлось закрыть корабли камуфляжными сетями, посты зениток защитить мешками с песком, а для постановки дымзавес установить вокруг базы и на подходах к ней огромное количество дымогенераторов. Старый учебный крейсер «Жанна д'Арк» с помощью досок и парусины сделали похожим сверху на «Шарнхорст». Приходилось принимать меры и против английской агентуры из числа рабочих верфи. Тем не менее, за время стояния в Бресте оба корабля получили серьезные повреждения.

«Шарнхорст» в
Бресте после
завершения
атлантического
рейда, март —
апрель 1941 г.



**«Гнейзенау»
после попадания
авиационной
торпеды
6 апреля 1941 г.**



Окруженный противоторпедными сектами и молом «Гнейзенау» 6 апреля подвергся атаке четырех торпедоносцев «Бофорт». Только один из самолетов обнаружил линейный крейсер и выпустил торпеду, после чего был сразу сбит. Торпеда с боеголовкой в 204 кг ТНТ попала в правый борт перед кормовой башней главного калибра (отсеки IV и V). В результате взрыва корабль принял 3050 т воды, накренился на 2 градуса и осел кормой на 1,2 м. Наружная обшивка была повреждена на площади 210 м², в районе взрыва разрушило первую продольную переборку, броневую противоторпедную, тонкие продольные и поперечные переборки, деформировало внутреннее дно, верхнюю и среднюю платформы. Попадание пришлось в особенно уязвимое место, где через нижнюю часть противоторпедной защиты рядом с кормо-

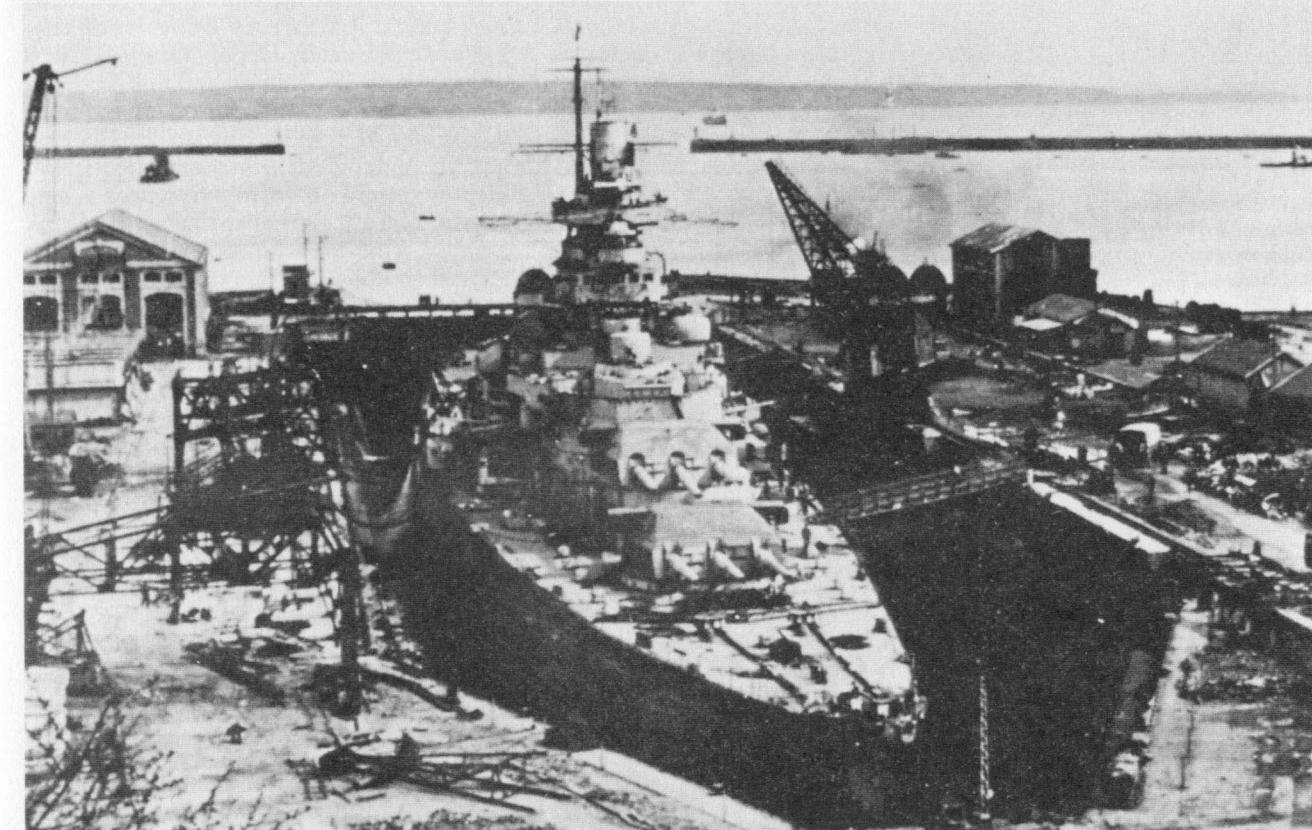
вой башней проходил внешний гребной вал. Коридор правого вала разрушило на длине 36 м. Ослабли все набивочные сальники в неповрежденных кормовых переборках, что привело к обширным затоплениям соседних с коридором отсеках, из-за чего вышел из строя и средний гребной вал. Серьезно оказались повреждены подшипники правого вала. Затопление вывело из строя некоторые вспомогательные механизмы, а также главные турбины в машинных отделениях №1 и №3. Соленая вода испортила большую часть электрического оборудования в районе повреждения, которое пришлось полностью заменить.

На момент атаки водяные и топливные цистерны были заполнены на 80%. В зоне взрыва топливные цистерны оказались разрушены и смесь нефти с соленой заливной водой проникла в центральный

пост управления, кормовой пост гирокомпаса и кормовой пост управления стрельбой; часть оборудования в них вышла из строя. Погреба кормовой башни затопило только водой, что значительно упростило ее откачуку. От сотрясения пострадали некоторые трансформаторы, артиллерийские телефоны, оптические приборы, гирокомпасы и другое электрооборудование. Поскольку вода просачивалась через сальниковые коробки, экипаж для сохранения водонепроницаемости широко использовал различные непористые материалы. Воду, поступившую через сальники вала в машинное отделение №3, стали откачивать двумя насосами. После частичного восстановления водонепроницаемости к кораблю подошел спасательный буксир, который мощными помпами помог взять затопления под контроль.

«Гнейзенау» снова ввели в сухой док №9 для ремонта. Ночью 9–10 апреля 47

**Справа: «Гнейзенау» в окружении вспомогательных судов после взрыва авиаторпеды.
Внизу: ремонт «Гнейзенау» в доке №9 в Бресте, 1941 г.**



britанских бомбардировщиков сбросили на верфь Бреста около 46 т 227 кг бронебойных бомб. «Шарнхорст» избежал повреждений, но в «Гнейзенау» попало четыре бомбы — с правого борта у носовой надстройки. Близкие попадания в набережную засыпали корабль массой осколков. Одна бомба взорвалась на нижней бронепалубе, другая без взрыва поразила боевую рубку, третья пробила надстройку, верхнюю и батарейную палубы и взорвалась на нижней броневой, а четвертая пробила верхнюю палубу и, не взорвавшись, застряла в обломках на батарейной палубе, образовавшихся после взрыва третьей бомбы. Всего на корабле погибло 72 человека, а из 90 раненых 16 позже умерли. Зенитным огнем удалось сбить всего один «Веллингтон».

Главную бронепалубу повредило незначительно. Внешнюю продольную поперекорку с правого борта около башни «Бруно» выпутило наружу с разрывом ряда сварных швов, что явилось результатом плохого качества сварки. Осколками повредило некоторые броневые плиты барбета, другие покоробило от сотрясения. Частично затопило пост управления зенитным огнем и центральный пост автоматического управления, но механизмы и орудия повреждений избежали.

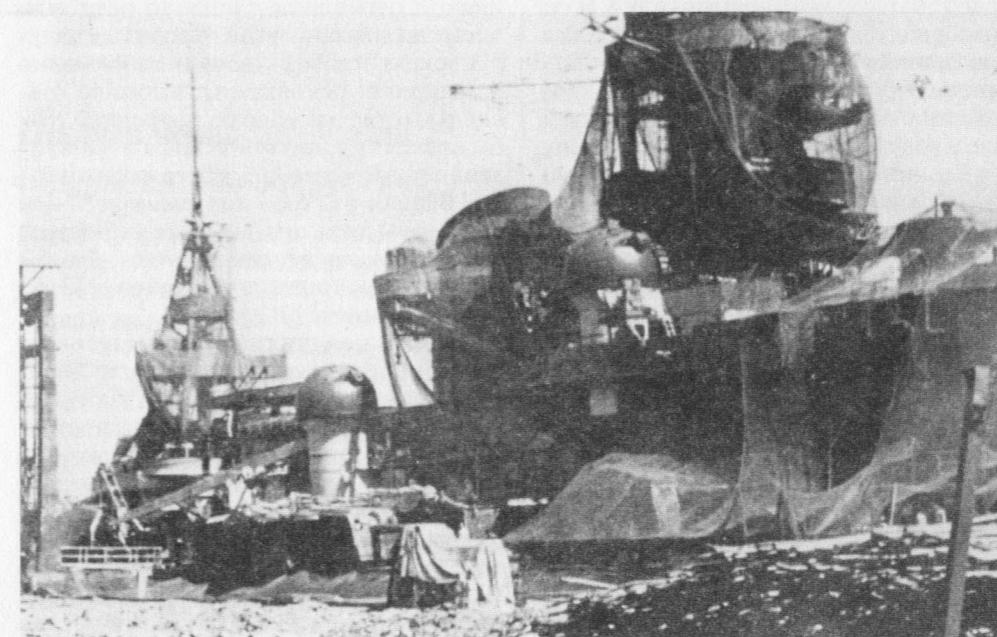
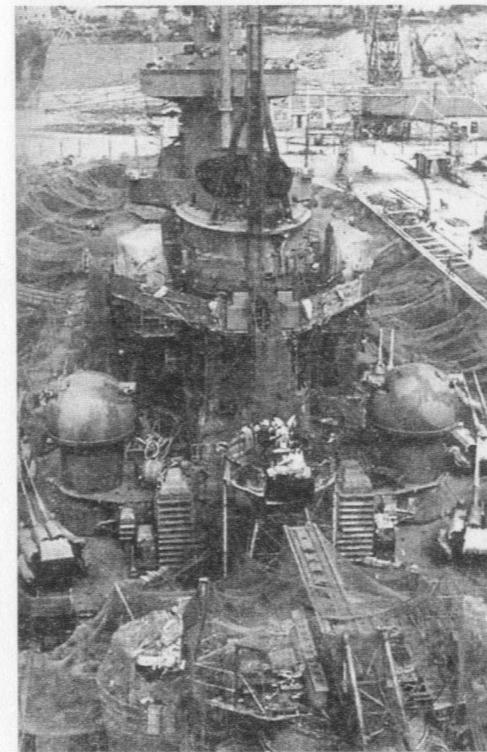
Взрыв бомбы в надстройке привел к большому числу раненых и убитых, а также вывел из строя множество электрических цепей в носовой части корабля. Без электропитания остались гирокомпасы, сварочные трансформаторы, кубрики и лазареты в носовой части, серьезно повредило системы управления огнем и внутренней связи. Носовые отсеки заполнились густым токсичным газом, затруднявшим борьбу с огнем. Из предосторожности затопили погреба башни «Бруно», но как только пожары потушили, воду откачали.

Когда на борт флагмана 14 апреля прибыл адмирал Лютьенс, специалисты оценили ремонт в 4 месяца. Основную трудность представляла замена правого гребного вала. Параллельно ремонту повреждений на «Гнейзенау» и текущему ремонту котлов на «Шарнхорсте» решили провести модернизацию обоих кораблей, включавшую замену систем управления стрельбой и установку радаров, торпедных аппаратов и дополнительных 20-мм автоматов (14 на «Гнейзенау» и 13 на

«Шарнхорсте»). Бой с «Чилиан Рифер» убедил адмирала Лютьенса в необходимости топить торговые суда торпедами, и корабли получили по два трехтрубных 533-мм аппарата — по бортам, перед корабельной группой 150-мм орудий. Катапульту над ангаром сняли, а все оборудование ангара заменили новым. Эти работы помешали обоим кораблям принять участие в апрельской операции «Бисмарка» и «Принца Ойгена».

С начала июня, когда в Брест прибыл еще и «Принц Ойген», налеты возобновились. Самый массированный из них состоялся 24 июля 1941 года. «Гнейзенау», надежно замаскированный сетями, больше повреждений не получал. «Шарнхорста» в Бресте не было. Он к этому времени закончил ремонт корпуса (9 июня), артиллерии (13-го, включая установку торпедных аппаратов) и механизмов (18-го). Назначенные на следующий день ходовые испытания пришлось отложить из-за недостаточного воздушного прикрытия. Только 21 июля «Шарнхорст» в сопровождении 5-й флотилии эсминцев вышел в Ла-Паллис для испытаний, на которых свободно развил 30 узлов. Затем наступил черед торпедных стрельб и других упражнений, необходимых для застоявшегося в брестской мышеловке экипажа. Перед возвращением в Брест корабль стал на якорь в Ла-Паллисе. Англичане, почти ежедневно производившие аэрофотосъемку Бреста, вскоре обнаружили, что штатное место «Шарнхорста» занято танкером и еще двумя судами, пришвартованными друг к другу, чтобы с воздуха создать эффект крупного корабля. Все силы разведывательной авиации бросили на поиск, и уже 23 июля один из «спитфайров» обнаружил стоявшего на якоре «беглеца». Подготовленные для очередного рейда на Брест тяжелые бомбардировщики перенаправили на Ла-Паллис. Первые 6 «стирлингов» не добились попаданий, так же как 30очных устаревших бомбардировщиков «Уитли». Не удалось и попытка семи «бофортов» обставить линкор магнитными минами. И только произведенная днем 24 июля с высоты 3000—3700 м атака 15 «галифаксов», вооруженных 227-кг фугасными и 454-кг бронебойными бомбами (по другим данным, первые были полубронебойными, а вторые весили 908 кг), дала результат.

С «Шарнхорста» самолеты обнаружили на дистанции 200—250 км; первые из



**Замаскированный
«Гнейзенау»
в сухом доке,
январь 1942 г.**

**Замаскированный
«Шарнхорст»
в сухом доке
в Бресте.**

«Шарнхорст»
в Бискайском
заливе неподалеку
от Бреста проводит учебные
стрельбы.



столбы смешанной с нефтью воды. Пять машин немцы сбили, и еще одна разбилась при посадке.

Первая 227-кг бомба ударила сбоку от боевой рубки, чуть впереди от 150-мм башни. Она прошла верхнюю и среднюю палубы и взорвалась на броневой, которая осталась неповрежденной. От взрыва образовалась трещина в палубе первой платформы, которую в месте взрыва сильно вспушило. Плиту бортовой брони, в которой пробило небольшое отверстие, выдавило наружу на 200 мм. В месте соединения противоторпедной переборки с главной бронепалубой ослабли заклепки, через которые начала течь вода. Боеzapас к 150-мм орудиям, находившийся всего в трех метрах от места взрыва, не пострадал. Осколочные повреждения оказались незначительными.

Бомба весом 454 кг, попав между 105-мм и 150-мм установками, в 3,5 м от кромки палубы, пробила верхнюю, нижнюю броневую палубы и первую платформу, но, будучи отклоненной противоторпедной переборкой, пробила днище и ушла в воду без разрыва. Через пробоину корабль принял небольшое количество воды. Осколками пробило бортовые цистерны. Отделение генераторов №4 заполнилось водой, вышли из строя несколько электроустановок, а осколки и забортная вода повредили кабели, идущие в боевой пост управления, посты управления стрельбой носовых зенитных батарей и башни «Антон».

Вторая 454-кг бомба попала посередине между 150-мм и 105-мм орудиями в 2,6 м от кромки палубы, и также пробила все палубы, прежде чем вышла в воду через бортовую обшивку под броневым поясом с правого борта, тоже не взорвавшись. Затопило пять отсеков на протяжении 10 м. В некоторых помеще-

ниях погасло освещение, начались течи в погреба 150-мм боезапаса, осколки повредили жилые помещения.

Третья 454-кг бомба попала чуть сзади кормовой башни «Шарнхорста» и в трех метрах от кромки борта, пробила верхнюю палубу и бортовую обшивку. Как позже выяснилось, и она ушла в воду без разрыва. Бортовую обшивку повредило весьма серьезно, а 10 водонепроницаемых отсеков, включая часть коридора правого гребного вала, заполнило водой. Затопило также погреба башни «Цезарь» и вывело из строя ее подъемник боезапаса.

Еще одна 227-кг бомба упала перед носовой башней в трех метрах от кромки борта. Она пробила две палубы и взорвалась на главной броневой, проделав в ней небольшое отверстие и повредив место присоединения противоторпедной переборки. Осколки перебили несколько шпангоутов. Пробитые палубы вокруг пробоин вспушило и сильно испещрило осколками, затопило несколько отсеков у борта, повредило трубы отопления, питьевой воды и канализации под батарейной и средней палубами. Вышли из строя подъемники 37-мм боезапаса, хотя сам боезапас не пострадал. Согласно другим данным, бомбы попали в районах шпангоутов 133, 52 (обе фугасные), 120, 87 и 40.

Линкор получил крен 8 градусов на правый борт, поскольку затопило большинство отсеков системы контрзатопления. Количество принятой воды достигло 3000 т (из них 1200 т в результате контрзатопления), осадка кормой увеличилась на 3 м. Временно вышли из строя носовая и кормовая башни главного калибра, а также половина зенитной артиллерии. Несколько начавшихся мелких пожаров были быстро потушены. Погибли два

члена экипажа и 15 получили ранения. От более тяжелых повреждений спасло то, что 454-кг бомбы не взорвались.

Благодаря организованной борьбе за живучесть крен и дифферент исправили довольно быстро. Пар в котлах подняли вообще в рекордное время. Осадка осталась на метр большей, но к 19.30 корабль смог выйти в Брест, развив скорость 25 узлов. На рассвете эсминец эскорта обнаружил и сбил британский разведывательный самолет. Когда 25 июля «Шарнхорст» прибыл в Брест, единственным видимым свидетельством повреждений осталась увеличенная осадка, из-за чего иллюминаторы в корме оказались почти у самой воды. Но невидимые глазу повреждения оказались очень серьезными. Кроме работ по корпусу требовалось заменить около 50 км кабелей системы управления огнем и 150 км силовых кабелей. Для адмирала Редера это был тяжелый удар: все три крупных корабля в Бресте вышли из строя, «Лютцов» и «Шеэр» ремонтировались в метрополии, а «Тирпиц» еще не прошел положенных испытаний. Ремонт «Шарнхорста» занял 4 месяца. За это время на корабле установили новый радар в корме, а выходную мощность носового радара увеличили до 10 кВт.

Очередной всплеск активности англичан пришелся на декабрь, когда они, задетые удачей японцев в Перл-Харборе, снова стали посыпать на Брест по сотне самолетов за раз, и те добросовестно высыпали из своих люков по 100–150 т металла и взрывчатки. Но результат остался тот же — мимо.

Прорыв через Ла-Манш (операция «Церберус»)

После того, как Германия и Италия 11 декабря 1941 года объявили войну США, для надводных кораблей оставалось мало шансов на успешные действия в Атлантике. Кроме того, «Гнейзенау», «Шарнхорст» и присоединившийся к ним после гибели «Бисмарка» «Принц Ойген» имели большие перемены в личном составе и требовали времени на учения и тренировки, чтобы выйти в дальний поход по Атлантике. Для перехода в Норвегию через Датский пролив или между Фарерами и Исландией всем трем кораблям требовалась дозаправка в море, а почти все немецкие корабли снабжения в

Атлантике уже были уничтожены. Перед самой гибелью «Бисмарка» с потопленной лодки U-100 англичане достали некоторые немецкие секретные коды, знание которых позволило расправиться в мае–июне 1941 года с основной массой немецких «снабженцев». К тому же Гитлер больше не хотел рисковать большими кораблями в Атлантике, считая более важной оборону Норвегии. Имея в виду возросшую эффективность радара и разведывательной авиации, командование флота предложило Гитлеру вернуть все три тяжелых корабля через Английский Канал (Ла-Манш) — наиболее дерзкий и рискованный вариант прорыва. Германское военно-морское командование предвидело, что северные воды станут наиболее важным театром действий, особенно со вступлением в войну США и с ростом числа конвоев в СССР. Ремонт «Гнейзенау» к тому времени закончили, и оставаться в Бресте, английские налеты на который становились все ожесточеннее и точнее, было опасно. 18 декабря корабль получил осколочные повреждения от нескольких попаданий бомб в сухой док, 23 декабря он стал вдоль мола для проверки электронных систем, и в течение недели его привели в полную боевую готовность.

«Шарнхорст» 30 декабря чуть было не заперло в доке, когда у его ворот взрывом тяжелой бомбы опрокинуло плавучий кран. Через несколько дней загорелись растянутые над кораблем камуфляжные сети, но крупных неприятностей удалось избежать.

К концу 1941 года разработка предварительных планов по возвращению кораблей в Германию для службы в

«Гнейзенау»
во время
проведения
операции
«Церберус»





Операция «Церберус»: немецкие корабли в Ла-Манше, 12 февраля 1942 г.
Корабль, оставляющий шлейф дыма — «Шарнхорст», позади на горизонте виден «Гнейзенау».

Норвегии, названной Гитлером «зоной судьбы», была завершена. Повреждения, полученные «Гнейзенау» при налетах на Брест, показали, что Люфтваффе не в состоянии обеспечить надежное воздушное прикрытие этих кораблей в базе. В 20.30 6 января 1942 года при очередном налете бомба взорвалась между бортом «Гнейзенау» и стенкой сухого дока. Осколки пробили в некоторых местах внешнюю обшивку в районе ватерлинии, что привело к затоплению нескольких бортовых отсеков. Почкина заняла 10 суток.

На совещании высшего командного состава флота и воздушных сил в штаб-квартире у Гитлера 12 января приняли окончательное решение о прорыве «брестской эскадры». При планировании операции, получившей название «Церберус», соблюдались все меры предосторожности и дезинформации о возможных перемещениях этих кораблей. В конце месяца назначенный командующим операцией вице-адмирал Отто Цилиакс (первый командир «Шарнхорста», а потому и выбравший именно этот корабль своим флагманом) получил детально разработанный план прорыва. В эскорт назначались 7 эсминцев, 14 миноносцев и 26 торпедных катеров. Для прикрытие с воздуха привлекались 2 воздушных флота: 30 Ju-88, оборудованных в качестве ночных истребителей, 250 истребителей Bf-109, Bf-110, FW-190 и большое число бомбардировщиков.

Вечером 26 января «Гнейзенау» вышел в море для проверки механизмов и

артиллерийских учений, и спустя несколько дней он был полностью готов к переходу через Ла-Манш. «Шарнхорст» 15 января вышел из дока, погрузил боезапас и 3 февраля в течение 10 часов был в море для испытаний и артиллерийской практики. Осталенную подготовку к прорыву пришлось проводить в гавани. С кораблей свезли все пожароопасное оборудование, включая бортовые самолеты «Арадо-196».

В первые дни февраля в ночное время началось траление прохода в Английском Канале, которое англичане так и не обнаружили. Зато переход флотилии эсминцев (один из 7 погиб на мине) в Брест они засекли, что дало основание предположить о готовящемся выходе немецкой эскадры в Атлантику.

Около 23 часов 11 февраля 1942 года немцы начали одну из самых дерзких операций Второй мировой войны. Выход немцев на два часа задержал воздушный налет на Брест, так что корабли вошли в Канал сразу после полуночи. Страй был следующий: головным шел эсминец Z-29 (под флагом контр-адмирала Бея), за ним «Шарнхорст» (флаг Цилиакса), «Гнейзенау», «Принц Ойген» и Z-25, по два эсминца держались на флангах ордера. На 27-узловой скорости они прошли вдоль французского побережья, и в 6.30 около Шербура к ним присоединилась флотилия миноносцев. Чтобы дезориентировать английские радары, самолеты Люфтваффе кружились над самыми мачтами своих кораблей. Тесное взаимодействие

флота и авиации обеспечивалось генералом Адольфом Галландом, командовавшим воздушным прикрытием, который на каждый крупный корабль назначил для связи офицера Люфтваффе. Затем немецкие самолеты мешали работе британских радаров, сбрасывая отражатели из фольги. В 13 часов эскадра без сопротивления прошла скалы Дувра (береговая артиллерия успела сделать только 33 пристрелочных выстрела из 234-мм орудий, упавших с большим недолетом), но спустя 34 минуты ее атаковали шесть торпедоносцев «Суордфиш» в сопровождении истребителей «Спитфайр». Мощное воздушное прикрытие связало боем «спитфайры», а тихоходные торпедоносцы подверглись атакам других самолетов и яростному зенитному огню кораблей. Все шесть самолетов были сбиты, так и не добившись попаданий. Флагман открыл огонь по одному из «суордфиш» с дистанции около 1 км. Самолет упал в воду примерно в 100 м от левого борта корабля, но успел выпустить торпеду, от которой удалось уклониться резким отворотом.

В 14.31 в 30 м от левого борта «Шарнхорста» напротив башни «Бруно» взорвалась одна из магнитных мин, поставленных британскими самолетами на глубине 38 м 36 часами ранее. На корабле из-за повреждения предохранителей вышли из строя электрические систе-

мы, оставив все отсеки без освещения на 20 минут. Оставшиеся без питания аварийные выключатели на котлах и турбинах не позволили сразу остановить турбины. Шум был такой сильный, что командир «Гнейзенау» Файн даже подумал, что это его корабль получил повреждение.

Пока «Шарнхорст» стоял без движения, вице-адмирал Отто Цилиакс перенес флаг на эсминец Z-29. При этом на эсминце, подошедшем близко к борту линкора на сильном волнении, оторвало крыло мостика, которое зацепилось за надстройки «Шарнхорста». Эсминец на 30 узлах поспешил за уходящей эскадрой, а с поврежденным кораблем осталось 4 миноносца.

Взрыв мины образовал обширную пробоину в районе башни «Бруно», в 30 водонепроницаемых отсеков пяти главных отсеков на длине 40 м, набралось около 1220 т воды, корабль получил крен на левый борт в 1 градус и дифферент на нос в 1 м. Повреждения от удара также оказались серьезные. Башню «Бруно» временно заклинило с серьезным повреждением главного электромотора. Заклинило также носовые 150-мм башню и одиночную 150-мм установку левого борта, повредило 105-мм установку №2. Уничтожило несколько трансформаторов и некоторое оборудование систем управления стрельбой. Из-за слабых фундаментов, не рассчитанных



Операция «Церберус»: «Гнейзенау» в окружении эсминцев идет на прорыв. Фото сделано с эскадренного миноносца Z-14 «Фридрих Ин», 12 февраля 1942 г.



Операция «Церберус»:
на переднем плане эскадренный миноносец «Рихард Байтцен», за ним — «Шарнхорст» в окружении эсминцев и миноносцев.

на такие ударные нагрузки, вышли из строя подшипники питательных насосов и турбогенераторов, что вынудило корабль остановиться. Из-за подшипников отказали все турбогенераторы, за исключением находившихся в отделении №4. На короткое время вышли из строя кормовой гирокомпас, директор и эхолот. Возможно из-за плохого качества сварки в киле и обшивке днища перед носовой башней образовались трещины и раковины. То же, но из-за плохого качества отливки, произошло с клюзовой трубой правого борта.

Спустя 18 минут после взрыва запустили первую турбину, через 6 минут — вторую и в 15.01 — третью, что позволило дать ход в 27 узлов. Вскоре после этого двухмоторный бомбардировщик сбросил несколько бомб в 90 метрах от левого борта, которые не причинили повреждений. Чуть позже «Шарнхорст» в течение 10 минут атаковал 12 «бофортов», но их отогнали зенитный огонь и истребители Люфтваффе. Затем удалось уклониться от торпеды, сброшенной самолетом с кормы. Было еще несколько воздушных атак, но интенсивный огонь зениток и умелое маневрирование свели на нет все усилия англичан. Стволы зенитных автоматов раскалились докрасна, один даже разорвало, а у нескольких других заклинило приводы горизонтальной наводки.

Воздушным атакам подвергались и ушедшие вперед «Гнейзенау», «Принц Ойген» и пять эсминцев. В 14.45 пять двухмоторных истребителей-бомбардировщиков «Уирлвинд» попытались выйти в атаку, но были отогнаны немецкими истребителями. В течение двух последующих часов истребителями и зенитным огнем отбили еще несколько воздушных налетов. Всего в атаках на соединение участвовало 242 английских самолетов Бомбардировочного командования, из которых на цель смогли выйти всего 39. Хотя в крупные корабли попаданий не было, два корабля эскорта получили осколочные повреждения и были вынуждены искать убежища в базах.

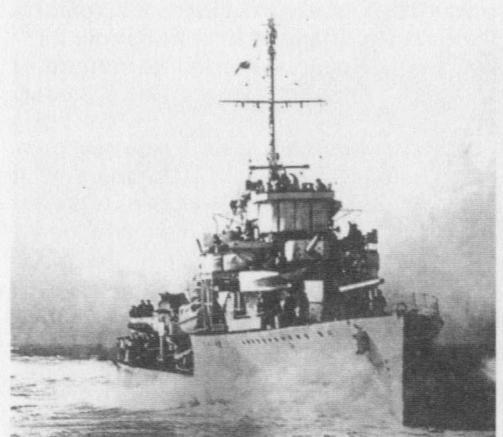
В 16.17 пять британских эсминцев вышли в безрезультатную атаку на соединение «Гнейзенау» с дистанции 3700 м. Линейный крейсер открыл огонь из 283-мм орудий полными залпами, затем к нему присоединились 203-мм орудия «Принца Ойгена». Один из эсминцев — «Уорчестер» — сблизился на дистанцию 200 м, но пораженный 283-мм и 203-мм снарядами остановился, оказавшись в течение 10 минут под концентрированным огнем немецких кораблей. На «Гнейзенау» из-за сильного ветра, гнавшего собственный дым в сторону цели, с трудом различали всплески от своих снарядов, что, возмож-

но, спасло «Уорчестер» от гибели. Тем не менее, он получил тяжелые повреждения надстроек, лишился обеих мачт. Несколько 283-мм снарядов прошли его корпус насквозь, оставив в бортах огромные пробоины. Сильный обстрел и плохая погода помешали британским эсминцам провести решительную атаку.

Эта группа эсминцев собиралась в большой спешке, в нее вошли два корабля 16-й флотилии из Гарвича и четыре из 21-й флотилии из Ширнесса. Один эсминец из-за проблем с подшипниками гребного вала остался позади. Следует также отметить, что Флот метрополии вышел из Скапа-Флоу к Хваль-фьорду (Исландия), чтобы занять наилучшую позицию для перехвата немцев, если бы те попытались прорываться через северную Атлантику. Ядро этих сил составили линкоры «Кинг Джордж V» и «Родней», а также авианосец «Викториес».

Тем временем давший ход «Шарнхорст» отстал от главных сил на 23 км. В 16.08 состоялась атака, в которой приняли участие 35 бомбардировщиков «гудзон» и «бофорт» Берегового командования. Снова попаданий в корабли не было, а по меньшей мере пять самолетов немцы сбили.

В 18.06 один из британских торпедоносцев прорвался сквозь плотный зенитный огонь, но выпущенная им торпеда шла близко к поверхности, и корабль без труда от нее уклонился. С наступлением темноты соединение в течение 30 минут подвергалось атаке бомбардировщиков «Веллингтон», которых удалось отогнать, сбив несколько машин. Налеты несколько задержали продвижение немецкого соединения, так что британская авиация успела поставить мины в устье Эльбы и на подходе к Кильскому каналу.

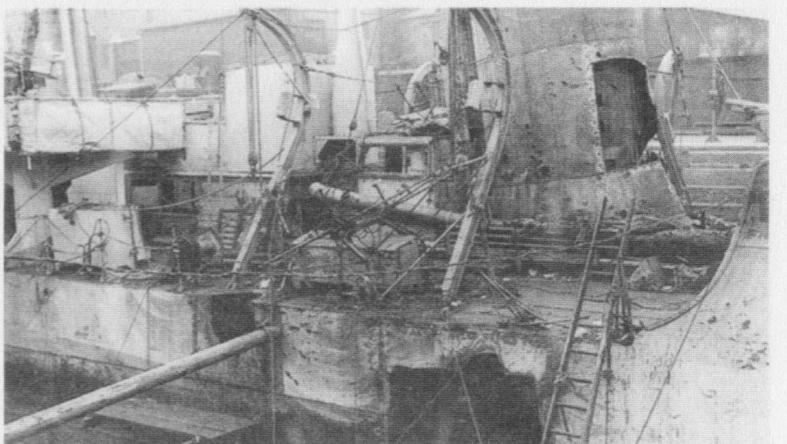


На одной из мин, сброшенных несколько днями ранее, около Тершельлинга (Голландия) в 19.55 и подорвался шедший 27-узловой скоростью «Гнейзенау». Взрыв пришелся перед кормовой башней по правому борту, в результате в корпусе образовалось несколько вмятин, некоторые сварные швы и листы обшивки дали трещины. Произошла потеря мощности средней турбины, и командир приказал остановить корабль. Коридор правого гребного вала оказался затопленным, центркова вала нарушенной, из-за чего разбило некоторые набивочные сальники. Началась фильтрация забортной воды внутрь корпуса, но крен и дифферент оказались незначительными. Щели в сальниках быстро заделали непористым материалом, а поступившую воду стали откачивать помпами. От удара вышло из строя некоторое навигационное оборудование, но орудия и механизмы не пострадали. Через 30 минут корабль дал ход и на малой скорости под двумя турбинами продолжил движение. В 3.50 вместе с двумя эсминцами «Гнейзенау» стал на якорь в Гельголандской бухте.

К 18.00 «Шарнхорст» подошел к побережью Голландии. В 19.16 за кормой упало несколько бомб, сброшенных с большой высоты. А в 21.34 с правого борта на глубине 24 м взорвалась еще одна магнитная мина. На две минуты вышли из строя гирокомпасы и освещение. Руль заклинило, снова пришлось остановить все турбины: левую и среднюю заклинило, а правая оказалась почти не поврежденной.

Около кормовой установки 105-мм зениток образовалась большая пробоина. Десять помещений в четырех глав-

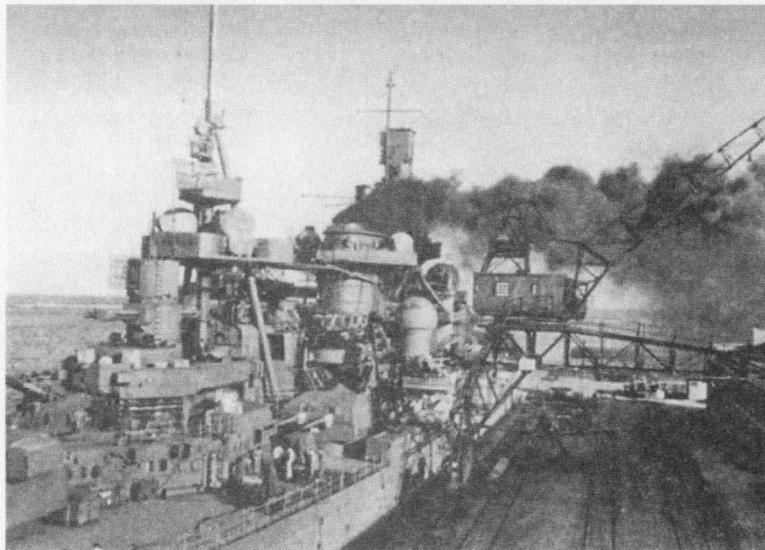
С лева: эсминец «Уорчестер», 1942 — 1943 гг.
Внизу: повреждения эсминца «Уорчестер», полученные в бою 12 февраля 1942 г.



ных водонепроницаемых отсеках приняли около 300 т воды. Крепления паропроводов в машинном отделении правого борта не выдержали удара, и из-за образовавшихся утечек пара соответствующие котлы пришлось отключить. Фундаментные болты внешних подшипников гребного вала разрушились. Пришлось идти только под средней турбиной на скорости 10 узлов, пока не дали часть нагрузки на правый вал, после чего скорость довели до 14 узлов. Крен на левый борт, образовавшийся после первого взрыва, выровнялся, но осадка увеличилась еще больше. Правую турбину запустили в 22.11, но левая требовала ремонта на верфи. Дополнительные повреждения получили электрические системы, из-за выхода из строя автоматического оборудования переключатели не работали 30 минут, вышло из строя отделение генераторов №5, а отделение №2 с трудом поддерживало устойчивую подачу тока. Механизмы и вращающиеся части башен главного калибра из-за сильного удара получили незначительные повреждения, чуть серьезнее повредило несколько 105-мм установок.

В 8.00 13 февраля «Шарнхорст» встретил несколько задержавший продвижение лед в устье реки Яде и вице-адмирал Цилиакс снова перенес на него флаг. Днем корабль пришел в Вильгельмсхафен, где его поставили в док для осмотра корпуса. Оказалось, что повреждения не настолько серьезные, чтобы корабль долго держать на верфи в Вильгельмсхафене, которая была слишком

«Шарнхорст»
в Готенхафене,
1942 г.



близко от авиабаз англичан и подвергалась частым налетам. Поэтому корабль для ремонта повреждений перешел в Киль.

Успеху прорыва во многом способствовало взаимодействие с Люфтваффе. Это был один из немногих случаев, когда германские флот и авиация так хорошо действовали вместе. Потери при прорыве были незначительны. У англичан было сбито 42 самолета, погибли 13 летчиков ВСФ, 27 моряков на «Уорчестере» и неизвестное количество летчиков BBC, а у немцев по одному убитому было на крейсере «Принц Ойген» и миноносце «Ягуар». Вице-адмирал Цилиакс и командир «Шарнхорста» Курт Хоффман получили по Рыцарскому Кресту, штурман линкора Хельмут Гисслер - Золотой Крест, а Железные Кресты раздавались с невиданной щедростью. И только командир «Гнейзенау» Отто Файн по непонятной причине не получил ничего.

Роковая бомба

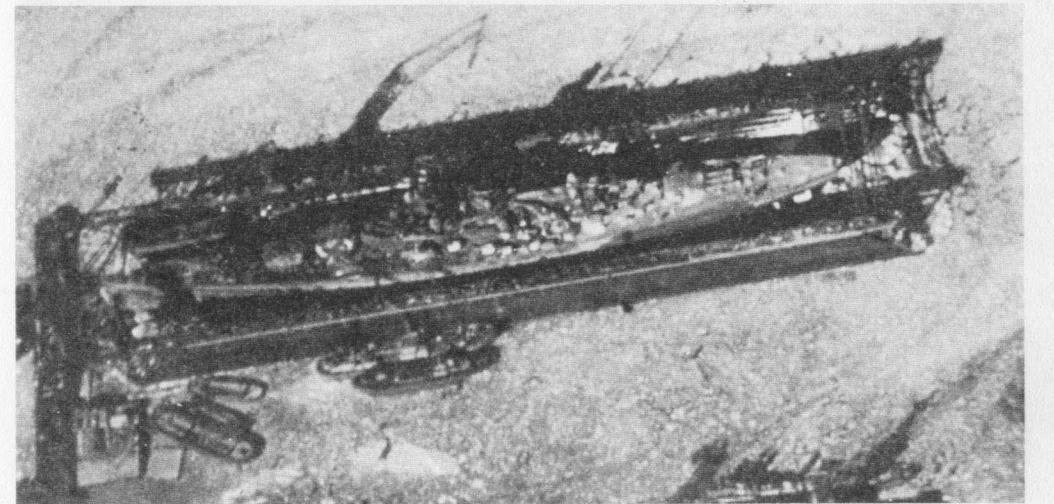
«Гнейзенау» покинул якорную стоянку, чтобы вместе с «Принцем Ойгеном» перейти в Киль. Вход в Кильский канал был блокирован тяжелым льдом, из-за чего оба корабля задержались в Брунсбютtele. При маневрировании в гавани «Гнейзенау» ударился о подводную скалу, получив пробоину перед выходом правого вала из корпуса. Снова затопило коридор гребного вала, а при маневрировании во льдах повредило лопасти гребного винта, который требовалось заменить.

В конце концов «Гнейзенау» прошел в Киль, где 15 февраля стал в плавучий док «С» на верфи «Дойче Верке». В ходе ремонта планировалось исправить повреждения корпуса, отремонтировать главные механизмы, заменить винты и устранить проблемы, обнаруженные в кормовой 15-см башне правого борта. Командиром корабля стал капитан цур зее Рудольф Петерс.

В это время у немцев в строю находился только «Тирпиц», а «Шарнхорст» и «Гнейзенау» ремонтировались, причем на одной и той же верфи. Гросс-адмирал Эрих Редер настаивал на скорейшем завершении работ, чтобы сосредоточить в Норвегии хотя бы два линейных корабля. Эта ситуация, когда два крупных корабля находились близко друг к другу, горячо обсуждалась флотским руководством. Киль был не намного дальше Бре-

ста от авиабаз англичан, и угроза с воздуха была слишком реальна. Предложение увести «Шарнхорст» отклонили, не желая прерывать ремонтные работы. Предложение сгрузить с «Гнейзенау» боезапас также отклонили, поскольку это задержало бы корабль на верфи на 4 суток, не позволяя ему прокочить в Норвегию во время новолуния. Верфь обратилась за указаниями в ОКМ, и Редер приказал ставить «Гнейзенау» в док с боезапасом. Весь персонал Кораблестроительного отдела, имевший отношение к ремонту, послали на Кильскую верфь, чтобы ускорить дело. Со своей стороны Береговое командование заявило, что противовоздушная оборона вокруг Киля более чем достаточная, чтобы прикрыть оба ремонтирующихся корабля.

Работы на «Гнейзенау» закончились 26 февраля 1942 года, а выход в Норвегию намечался на 6 марта. Корабль был готов к доковым испытаниям. Однако в ночь на 27 февраля его атаковали британские бомбардировщики. Из 31 самолета типов «Веллингтон», «Хемпден» и «Галифакс», вылетевшего на это задание, только 12 смогли атаковать цель. Но этого оказалось достаточно. В 23.15 одна 454-кг бронебойная бомба под углом 20 градусов к вертикали ударила в верхнюю палубу между правым и средним орудиями носовой башни, в полутора метрах от диаметральной плоскости. Отклоненная в корму броневой переборкой, она взорвалась на броневой палубе рядом с неприкрытым отверстием небольшого вентилятора в унтер-офицерской столовой (район шпангоута 185,6). Взрывом бомбы разрушило переборку, и пожар стал распространяться в нос, по кубри-



«Гнейзенау» в плавучем доке на верфи «Дойче Верке» в Киле.

оказались все соседние палубы, платформы и переборки. Верхнюю палубу закрутило назад, как вскрытую консервную банку, загорелись камуфляжные сети, натянутые над кораблем. Полностью пожар удалось потушить только три дня спустя. Из-за интенсивной борьбы с огнем носовая часть корабля на длине 42 м, включая погреба башни «Бруно», оказалась заполненной водой (было принято около 3000 т).

Энергетическая установка не пострадала, но из-за затоплений лишились энергии якорные устройства, отливные забортные и пожарные насосы, другое электрооборудование. Были полностью уничтожены спальные места для 600 членов экипажа. Часть электросистем удалось восстановить силами экипажа еще до начала ремонта. Наиболее серьезной оказалась потеря пожарных насосов, способных быстро погасить пожар в погребах. Аварийный ремонт был закончен 9 марта, когда корабль вывели из дока.

При взрыве погибло 112 человек, включая главного механика инженер-корветтен-капитана Ойгена Каннегайсера, и еще 21 ранило. При ремонте следовало заменить башню «Антон», ее погреба, а также множество плит закаленной брони, листов обшивки и переборок. По оценкам ремонт требовал два года, и долгий выход «Гнейзенау» из строя стал серьезным ударом для германского флота.

Реконструкция «Гнейзенау»

Поскольку повреждения корабля оказались значительными, и их ремонт требовал длительного времени, специалисты флота начали проработку проекта перевооружения «Гнейзенау» шестью 380-мм орудиями вместо девяти 283-мм. Приказ о такой модернизации Гитлер отдал 18 марта. Эта замена планировалась и ранее, но помешала начавшаяся война, а также возникавшая при этом перегрузка, сопровождавшаяся уменьшением высоты борта и увеличением дифферента на нос, если носовую часть корпуса не подвергать решительной переделке. Но теперь, с повреждением именно носовой части, ситуация изменилась. Расчеты показали, что при соответствующем удлинении носа перевооружение никак не скажется на осадке и дифференте. Более детальные проработки перевооружения «Гнейзенау» шестью 380-мм 52-калиберными

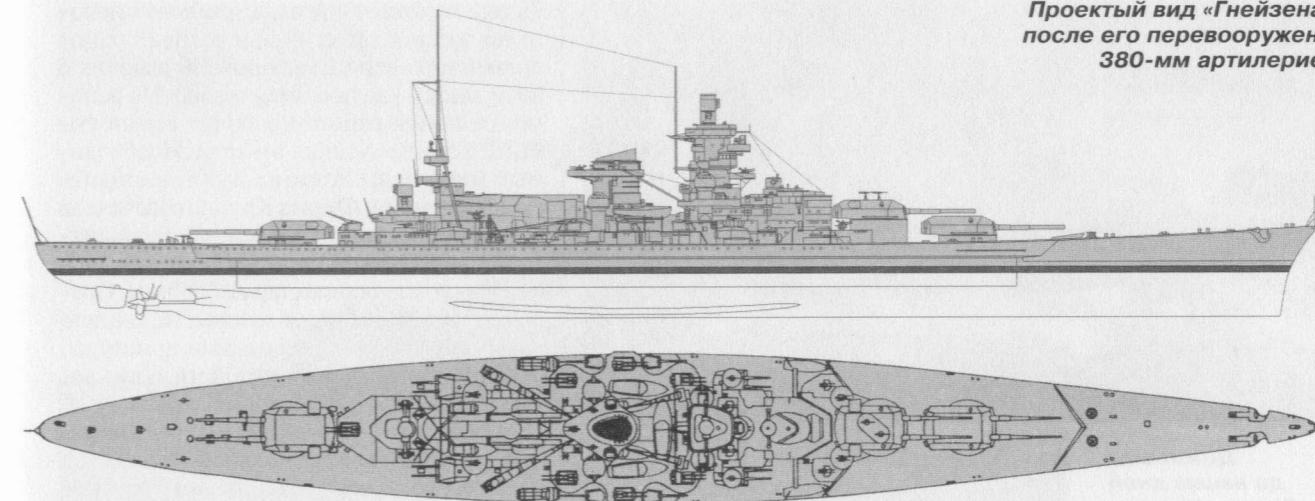
орудиями, проведенные в течение 1942 года, показали следующее:

- необходимо значительно повысить мощность электросети;
- необходимо подкрепить барбеты башен главного калибра;
- новые башни, устанавливаемые на существующие барбеты, нужно еще спроектировать и изготовить;
- следует изменить системы подачи боезапаса и управления артогнем;
- для получения дополнительного запаса плавучести и смещения центра плавучести к носу корпус необходимо удлинить.

Что и говорить, переделки значительные. Возрастающие нагрузки в электротрассах требовали прокладки новых кабелей. Для сохранения принятого в германском флоте 100%-го дублирования электроснабжения следовало повысить мощность генераторов путем замены их приводных двигателей. Тем не менее, проект переделки утвердили. Фирма Круппа спроектировала и изготовила одну башню, которая удовлетворяла всем требованиям. Еще две башни находились в производстве, когда в феврале 1943 года работы приказали прекратить. Так как башни и орудия к ним оказались готовыми раньше планируемого срока, их решили использовать в береговой обороне.

Перевооружение утяжеляло носовую часть корабля, что планировали компенсировать удлинением корпуса на 10 м. Новый нос не имел бульба и напоминал носовую часть проектируемых линейных крейсеров типа «О». Изменение формы корпуса и увеличение длины по ватерлинии в основном снимали проблемы роста осадки и дифферента, а смещение центра плавучести к носу уменьшало дифферент при полной нагрузке. Увеличенный корпус давал и дополнительный внутренний объем, но здесь больших преимуществ (например, увеличить запас топлива) получить не удавалось снова из-за проблем с дифферентом. Новый нос по проекту должен был вытеснять воды даже меньше, чем до этого. Еще ранее между самолетным ангаром и кормовой боевой рубкой планировалось установить треногую мачту, которую даже изготовили в Киле. Но из-за недостатка времени перед отправкой корабля в Норвегию ее так и не поставили. А затем в корабль попала эта злополучная бомба.

Хотя планировалось изменить только главный калибр, рассматривались и варианты замены среднего калибра. Немцы



Проектный вид «Гнейзенау»
после его перевооружения
380-мм артилерией.

уже закончили разработку удачного универсального 128-мм орудия, намного превосходящего старое 105-мм. За счет снятия всех 150-мм и 105-мм установок удавалось разместить 22 128-мм ствола в 11-ти закрытых башнях, а число 20-мм автоматов повышенное до 58 (7x4, 30x1). Правда, все 37-мм спарки при этом снимались. Но такое перевооружение требовало большого объема работ и времени, а приоритетом в получении 128-миллиметровок пользовались армия и Люфтваффе. Поэтому решили оставить на «Гнейзенау» 150-мм и 105-мм батареи, увеличив только число 20-мм автоматов, т.к. прорыв через Ла-Манш продемонстрировал важность сильной ПВО кораблей.

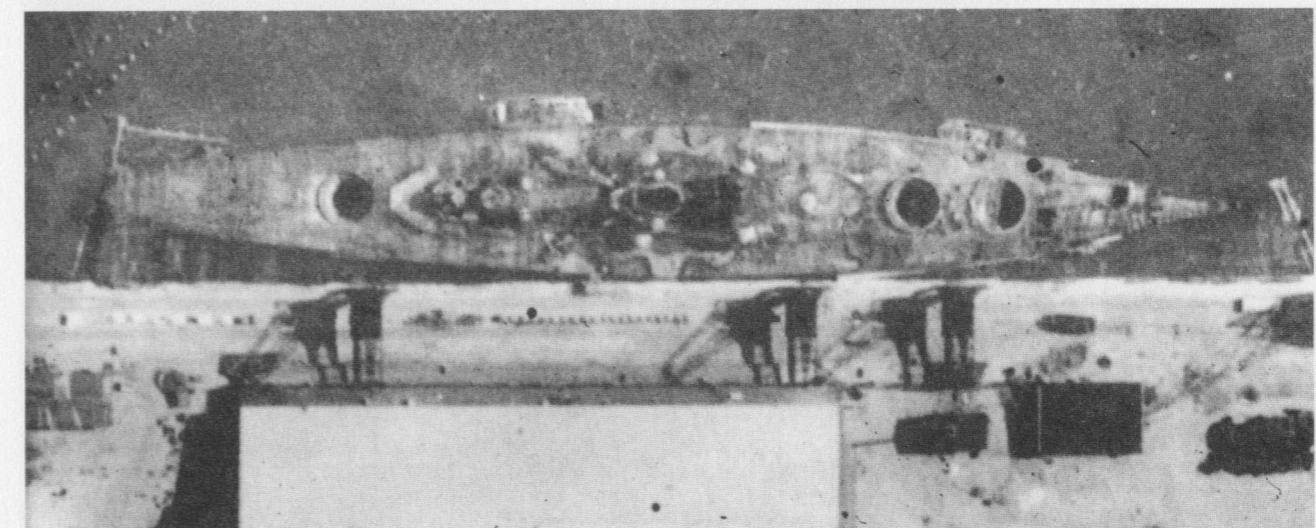
Германский морской штаб одобрил реконструкцию «Гнейзенау» и его перевооружение 380-мм орудиями сразу же после

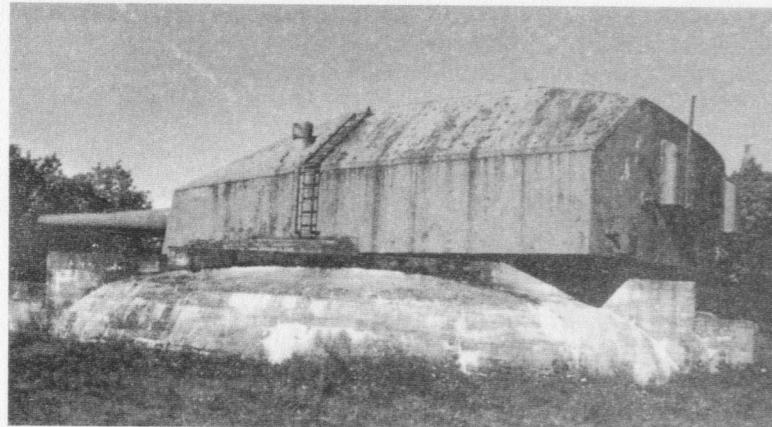
окончания проектных исследований в начале 1942 года. Необходимый плавучий док перевели в Готенхафен (Гдиню), как только позволила ледовая обстановка на Балтике. За ним должен был последовать и «Гнейзенау». План работ по замене вооружения выглядел так:

- снятие башни «Антон» до выхода в Гдиню;
- замена старой носовой секции новой, на 10 м длиннее и с усиленной конструкцией;
- замена 9 283-мм орудий в строенных башнях на 6 380-мм в спаренных башнях;
- замена мачты на трубе более массивной треногой грат-мачтой, установленной за ангаром — как на «Шарнхорсте».

24 марта 1942 года «Гнейзенау» посетил адмирал Редер, который в обращении к экипажу сказал, что их корабль станет бо-

«Гнейзенау»
в Готенхафене
в процессе
перевооружения,
1942 – 1943 гг.

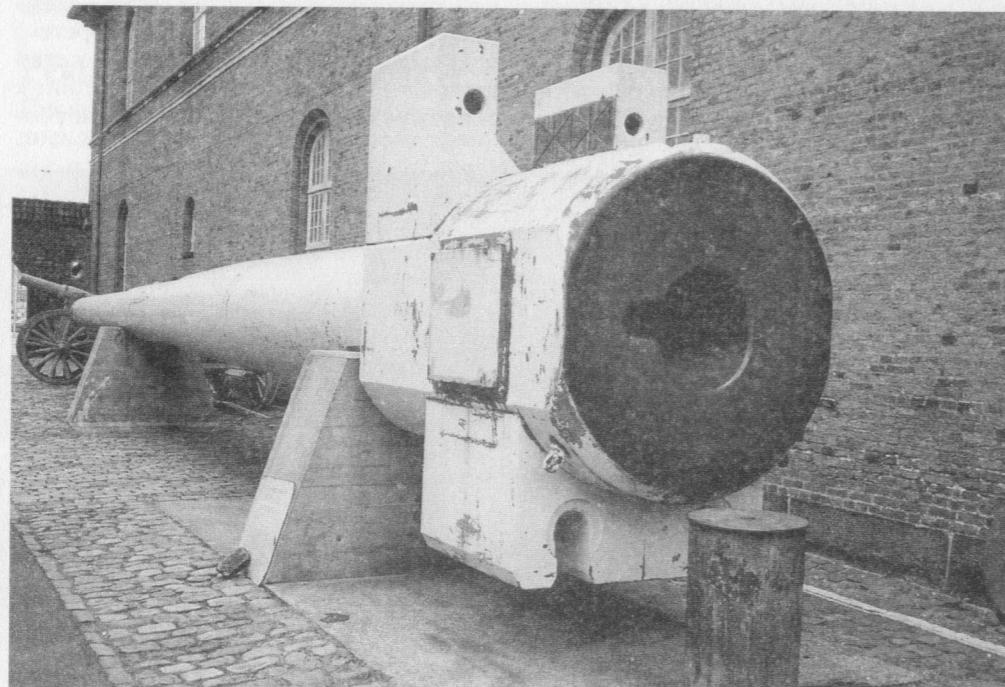




**Дожившая
до наших дней
башня «Цезарь»
линкора
«Гнейзенау» —
береговая батарея
Орландет в
Норвегии.**

лее мощным. 1 апреля командир линкора Файн получил чин контр-адмирала, а 4-го «Гнейзенау» в сопровождении ледоколов «Кастор», «Штеттин» и старого линкора «Шлезиен» вышел в Готенхafen, куда прибыл через двое суток, несмотря на тяжелый лед по маршруту. 11 апреля на корабль прибыл новый командир корветтен-капитан Кёлер, а Файн отбыл в Норвегию, в штаб местных морских сил.

В Готенхafen носовую часть линкора отрезали по 185-му шпангоуту (нумерация у немцев шла с кормы), сняли часть палубной и бортовой брони, а также противоторпедные переборки в районе башни «Антон». Демонтировали и остальные башни. По расчетам замена орудий требовала

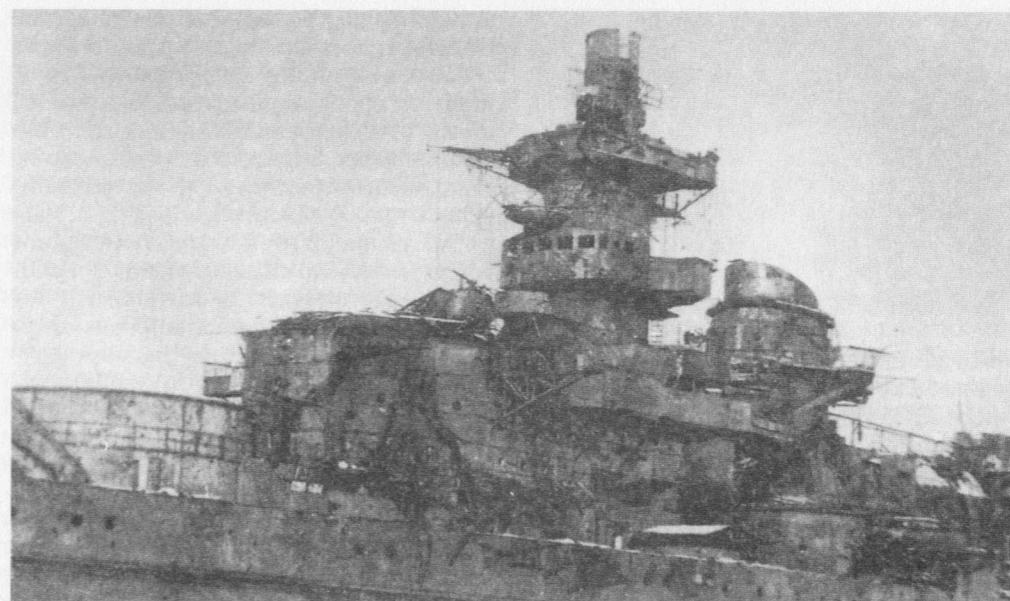


**Ствол предназна-
ченного
«Гнейзенау»
380-мм орудия
ныне является
экспонатом музея —
Королевского
арсенала
в Копенгагене.**

75 тыс. человеко-часов, а установка нового носа еще 45 тыс. — при условии одновременного использования 300 рабочих с возможным увеличением до 500. По вспомогательным работам рабочие верфи помогали экипажу лишь отчасти. Необходимые материалы должны были поставить субподрядчики. Фирма Круппа отвечала за изготовление новых башен, отличавшихся от башен «Бисмарка» и «Тирпица», поскольку сохранились старые барбеты. Орудия и башни уже были готовы, не хватало только внутренних механизмов, арматуры, башенных приборов и устройств, оборудования для систем управления огнем.

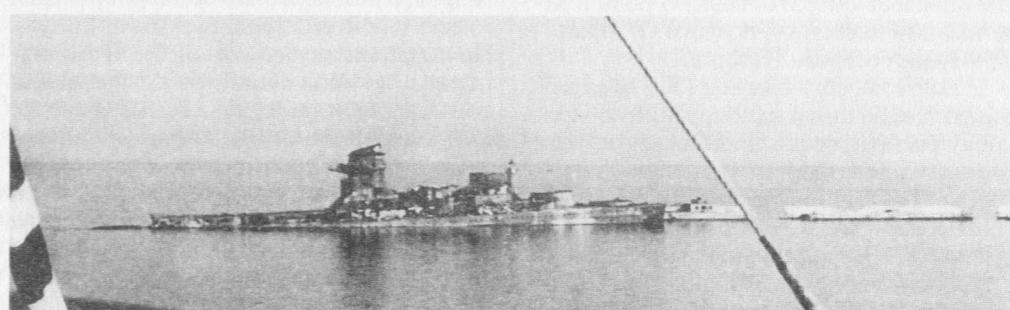
Имелось определенные опасения по поводу больших продольных габаритов новых башен, особенно башни «Бруно», задний свес которой мог задевать носовую надстройку, и ее пришлось бы несколько переделать. Элементы крепления башен проверялись на верфи «Дойче Верке» в Киле, где определилась необходимость в дополнительных подкреплениях, чтобы выдерживать отдачу 380-мм орудий. В результате специалисты рекомендовали подкрепить фундаменты под старыми барбетами.

Все было готово для составления графика поступления материалов. В начале 1943 года на корабль уже можно было ставить новые башни и носовую часть корпуса, но Гитлер, взбешенный неудачной атакой в

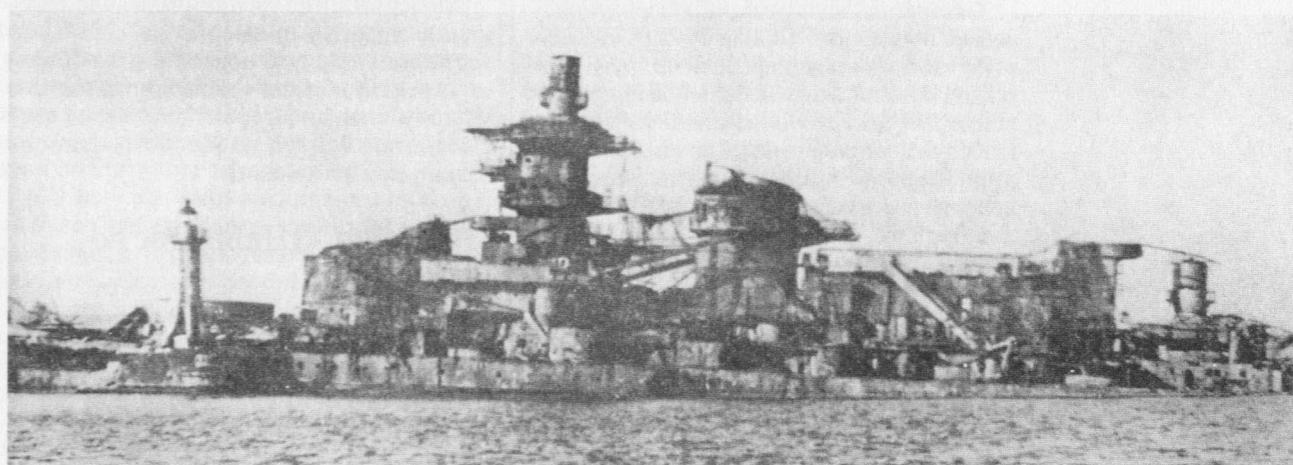


СССР 31 декабря 1942 года, приказал пустить на слом все линейные корабли и крейсера Кригсмарине. Работы на «Гнейзенау» остановили, а все материалы отдали на более срочные нужды. Башни с 283-мм орудиями вскоре увезли с верфи и направили: «Антон» в Голландию, «Бруно» и «Цезарь» в Норвегию, где их собирались использо-

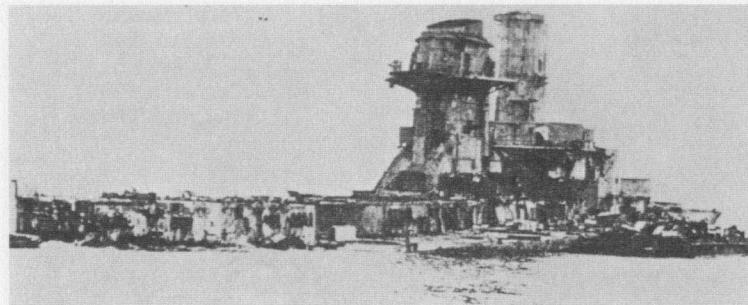
вать для береговой обороны Тронхейма и Бергена. Батарея Орландет, обозначенная МКВ 4/507 (Marine-Kanone-Batterie, т.е. батарея из морских орудий) под Тронхеймом получила башню «Цезарь», а батарея Фиель (МКВ 11/504), ядро которой состояла из башни «Бруно», охраняла вход в Берген-фьорд.



**Остов «Гнейзенау»
в Гдыне,
1945 — 1946 гг.**



**Затопленный
«Гнейзенау»
в Гдыне
(Готенхафене),
февраль 1946 г.**



Остов «Гнейзенау»
в Гдыне, 1946 гг.

До конца войны установили только башню на полуострове Орланд у входа в фиорд Тронхейма на высоте 45 м над уровнем моря. Башенный дальномер сняли, заделав отверстия плитами, а управляли огнем с помощью дальномеров в бронированных куполах, которые располагались на соседних горах. Из-за экстремально низких температур на севере Норвегии башня получила дополнительную теплоизоляцию. После войны батарея перешла к норвежцам, которые, в конце концов, стали использовать ее погреба как склад. Последний залп батарея дала в 1954 году и по настоящее время работает как военный музей. Орудия башни «Антон» установили у Розенбурга (район Хоек ван Холланд) в одиночных башнях типа LC/37. Им довелось сыграть главную роль в экранизации известной повести О. Маклина «Пушки острова Наварон».

Позже с корабля сняли и 150-мм артиллерию: две башни и одноорудийную установку смонтировали на датском острове Фаню (Стевенсфорт), остальные — на побережье Голландии. Предназначенные для «Гнейзенау» 380-мм орудия направили на побережье Ютландии, чтобы использовать в береговой обороне, но до конца войны этот проект так и не реализовали.

Окончательная судьба «Гнейзенау» оказалась печальной. 1 июля 1942 года большую часть экипажа перевели на другие корабли, оставив лишь небольшое подразделение для несения повседневной службы и обслуживания зенитных орудий. Оставались на борту и артиллеристы, которые должны были осваивать новые 380-мм орудия. Но 2 февраля 1943 года, когда согласно директиве нового командующего Кригсмарине адмирала Карла Дёница линейные корабли и крейсера следовало разукомплектовать, последние члены экипажа покинули «Гнейзенау». Сам корабль вскоре разоружили со снятием части оборудования. Оставшиеся годы войны он простоял в Гдыне как никому не нужный блок-

шив. При наступлении на город частей Советской Армии «Гнейзенау» 28 марта 1945 года затопили в качестве брандера, чтобы загородить фарватер. После войны польское правительство приказали поднять корабль, после чего пустить его на слом. Работы начались в 1947 году, а закончились только 12 сентября 1951 года.

Часто приходится слышать неверное утверждение, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» с самого начала проектировали под 380-мм орудия. Действительно, диаметры барбетов и роликовых погонов трехорудийных 283-мм башен почти соответствовали двухорудийным 380-мм башням. Впервые возможность такой замены немцы рассматривали в 1935 году, установив, что она вполне осуществима. Если бы работы на «Гнейзенау» закончили, он сильно бы отличался от систершипа. С главным калибром из шести 380-мм орудий он напоминал британские «Ринаун» и «Рипалс».

Еще одним подтверждением целесообразности замены главного калибра могут служить результаты предвоенных обстрелов превращенного в корабль-цель старого броненосца «Ганновер» 283-мм и 380-мм снарядами, направлявшимися в машинные и котельные отделения. Когда в машинном отделении взорвался 283-мм снаряд, в нем перебило все паропроводы, то есть в бою его пришлось бы покинуть. Но повреждения машин не были фатальными и их исправили при возвращении корабля-цели на верфь. При взрыве же 380-мм снаряда главную машину уничтожило окончательно, так что ее пришлось полностью заменить на новую. Эти результаты, а также серьезное повреждение «Гнейзенау» при налете на Киль в феврале 1942 года, и объясняют, почему немцы решились на его перевооружение.

Модернизация увеличивала водоизмещение корабля примерно на 1200 т, но удлинение корпуса позволило бы сохранить осадку и высоту надводного борта и не допустить дифферента на нос за счет смещения центра плавучести относительно центра тяжести.

Операции «Шарнхорста» на Севере

«Шарнхорсту» в Киле повезло больше, хотя 12 марта и он во время очередного налета получил небольшие повреждения, на борту имелись убитые и раненые. 1 апреля произведенного в чин контр-адмирала Хоффманна на посту

командира корабля сменил капитан цур зее Фридрих Хоффмайер. Корабль следовало на 10 недель поставить в док и затем еще 3 недели заканчивать ремонт на плавучий док, где чинился «Шарнхорст», отбуксировали из Кильской бухты и держали там, пока ПВО базы не усилили дополнительными зенитками и истребителями. Это задержало ремонтные работы, и корабль вывели из дока только 16 июня, а предъявили к испытаниям в июле. После их завершения «Шарнхорст» провел еще несколько дней в Киле, меняя трубы в восьми котлах. Обнаружились и неполадки в турбинах, в частности, левой низкого давления.

16 августа «Шарнхорст» под эскортом вышел в Готенхафен для учений и тренировок. Спустя месяц во время учений с подводными лодками он столкнулся с U-523. Хотя повреждения не были серьезные, корабль пришлось на несколько дней поставить в док. В конце октября в Готенхафене на нем заменили руль. В новой конструкции учили опыт повреждений от торпед «Лютцова» и «Принца Ойгена». Проблемы с котлами и турбинами помешали кораблю перейти в Норвегию в течение 1942 года. В декабре «Шарнхорст» имел в действии всего два вала и не мог дать больше 25 узлов. Поэтому ему предписали капитальный ремонт механизмов. Уже в январе 1943 года энергетическую установку ввели в действие, испытания признали удовлетворительными, а сам корабль — готовым к переводу в Норвегию. Несмотря на то, что его по известному приказу Гитлера 1 июля 1943 года должны были разукомплектовать, после больших учений, которыми командовал адмирал Шнивиндт, 7 января «Шарнхорст», «Принц Ойген» и пять эсминцев вышли в Норвегию (операция «Фронттеатер»). Но после обнаружения активности на аэродромах всего побережья Англии и Шотландии 11 января соединение вернули.

К этому времени англичанам с помощью дешифровальной машинки «Ультра» удалось «расколоть» германские коды и они перехватили сообщение о посылке «Шарнхорста» в Норвегию. Адмиралтейство приказали Береговому командованию принять меры по атаке немецких кораблей.

23 января «Шарнхорст» снова вернули с перехода (операция «Домино») по

той же причине, а во время подготовки к третьему выходу 10 февраля он сел на мель, пытаясь избежать столкновения с подводной лодкой. Пробоину в носу латали в сухом доке 24—26 февраля. В это время руководство обсуждало дальнейшую судьбу «Шарнхорста» в свете решения фюрера вывести из строя все крупные корабли. Адмиралы Дёниц и Шнивиндт считали, что его все-таки следует послать в Норвегию, где он с «Тирпицем» составит мощную эскадру, что окажет воздействие не только на противника, но и поднимет дух личного состава Кригсмарине. Вернуться же «Шарнхорст» мог бы вместе с «Тирпицем» (того фюрер наметил вывести из строя осенью) в сентябре или октябре, что позволит сэкономить топливо и число задействованных эскортных кораблей. Эту точку зрения удалось отстоять, но пришлось «пожертвовать» крейсером «Принц Ойген», которого раньше намеченного времени перевели в учебную эскадру на Балтике.

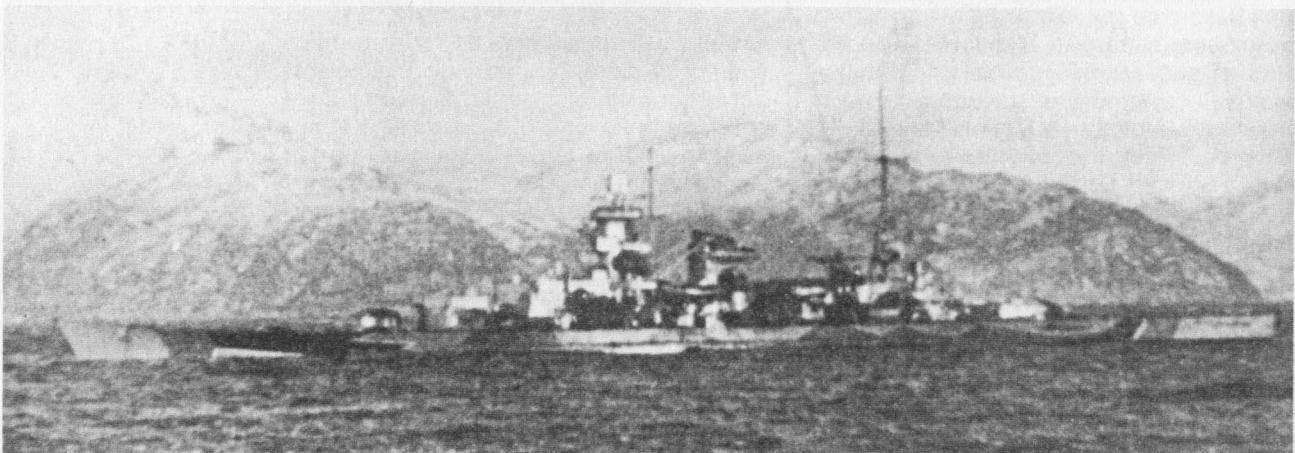
Перейти на Север «Шарнхорсту» удалось лишь с третьей попытки. 8 марта линкор в сопровождении четырех эсминцев вышел из Готенхафена в Норвегию (операция «Падерборн»). Находясь в Норвежском море у Бергена, корабли 11 марта встретили жестокий шторм, заставивший эсминцы искать убежище в фиордах. «Шарнхорст» продолжил свой путь в одиночестве, сначала на скорости 17 узлов, а после того, как шторм немногого стих, на 28 узлах. Орудийные установки левого борта получили небольшие повреждения. Зато плохая погода защитила корабль от британских самолетов. В 16 часов 14 марта линейный крейсер бросил якорь в бухте Боген у Нарвика, а 22 марта он вместе с «Тирпицем» и «Лютцовым» перешел в Альтен-фьорд, где прошел ремонт штормовых повреждений. В начале апреля «Шарнхорст» и «Тирпиц» проводили различные учения в Ледовитом океане и вместе с девятью эсминцами совершили поход к о. Медвежий. 8 апреля на корабле произошел случайный взрыв в кормовом отделении вспомогательных механизмов над броневой палубой, в результате которого убило 17 и ранено около 20 человек. По тревоге затопили погреба башни «Цезарь». Последствия взрыва с помощью ремонтного судна устранили за 14 суток, но причину его так и не установили.

Почти шесть месяцев «Шарнхорст» практически бездействовал, если не

Старт бортового гидросамолета «Арадо-196» с катапульты «Шарнхорста», Балтика, 1942 г.



**Внизу:
«Шарнхорст» у берегов Норвегии, 1943 г.**



считать коротких выходов на учения. Активность гитлеровского флота серьезно ограничивал недостаток топлива. Тем не менее, присутствие столь мощной германской эскадры в Норвегии не позволяло англичанам возобновить

проводку конвоев в СССР пока не начнется полярная ночь. К тому же немцам удавалось скрывать от противника, что большинство их ударных авиаэскадрий уже переброшены на Восточный фронт. В июне 1943 года англичане и норвежцы захватили германскую метеостанцию на о. Шпицберген и в течение лета немцы готовили ответную операцию (операция «Айсберг») с привлечением «Тирпица» и «Шарнхорста». Хотя такие силы казались чрезмерными, это была редкая возможность отработать взаимодействие двух крупнейших кораблей Кriegsmarine и поднять моральный дух личного состава в условиях длительного бездействия. 8 сентября «Тирпиц», «Шарнхорст» и 10 эсминцев обстреляли береговые сооружения на Шпицбергене в Свеагруве, одним из залпов подавив батарею из двух 76-мм орудий. Линкоры вели огонь по зданиям, угольным шахтам, топливным танкам, местам строящихся батарей и причальным сооружениям. На берег высаживалось 1000 человек германского десанта, но норвежский гарнизон острова успел уйти в горы. В 11.00 «Шарнхорст» закончил свою миссию. Стрельба его в этой операции была такой отвратительной, что капитан цур зее Хюффмайер немедленно по возвращении в базу вывел свой корабль в море на артиллерийские учения.

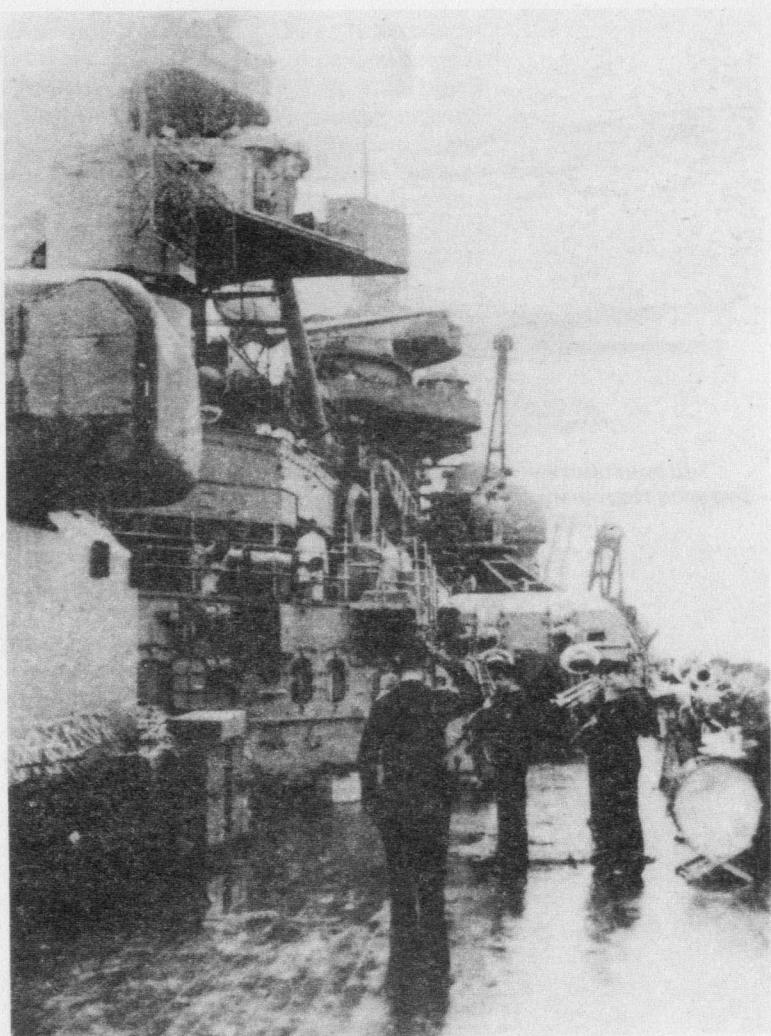
Пока «Шарнхорст» учился стрелять, англичане провели операцию по атаке базы карликовыми подлодками типа «ХЕ». 22 сентября «миджеты» атаковали стоящий в Каа-Фьорде «Тирпиц», повредив ему машины и надолго выведя из строя (по оценкам немецкого штаба — до апреля). Две лодки должны были атако-

вать и «Шарнхорст», но тот оказался не на своей штатной якорной стоянке, а на швартовах у о. Аарой в ожидании выхода на очередные зенитные стрельбы. После повреждения «Тирпица» и ухода «Лютцов» 23 сентября на плановый ремонт активное ядро германского флота в Арктике сократилось до «Шарнхорста», шести эсминцев 4-й флотилии и 24 подводок.

Последний бой «Шарнхорста» (операция «Остфронт»)

Во второй половине 1943 года положение немецкой армии в России стало критическим. Поскольку угроза со стороны германской эскадры значительно уменьшилась, британское Адмиралтейство, уступая настойчивым требованиям Москвы, согласилось возобновить проводку конвоев в Мурманск и Архангельск. Помня печальный опыт 1942 года, англичане отказались от больших конвоев в 40 судов, а стали делить их надвое. Новый цикл начался 1 ноября отправкой из Архангельска 13 пустых судов (RA-54A) и за полтора месяца удалось без потерь провести три восточных конвоя (JW-54A, JW-54B, JW-55A) и два западных (RA-54A и RA-54B). Конвои сопровождались походным эскортом из эсминцев, фрегатов и корветов, к которому на конечных участках пути присоединялся местный эскорт. На самом опасном участке — к югу от о. Медвежий — их сопровождало ближнее прикрытие из крейсеров, а дальнее прикрытие, включавшее линкор, патрулировало от 10 миль к Е до 200 миль к NW от острова, прикрывая сразу оба конвоя, которые встречались как раз в этом районе.

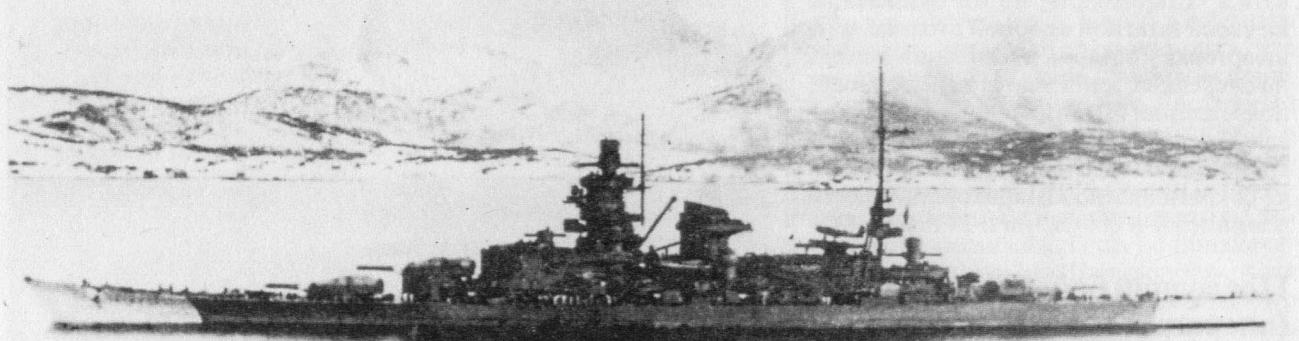
Конвой JW-55A немцы обнаружили, но не атаковали, и все 19 судов благополучно достигли Кольского залива и Архангельска. Однако 19–20 декабря на совещании у Гитлера главнокомандующий флотом адмирал Дёниц сообщил, что «Шарнхорст» и 4-я флотилия атакуют следующий конвой. После двухдневной дискуссии Гитлер разрешил эту операцию, дав надводным кораблям последний шанс проявить себя. Временный командующий ударным соединением контр-адмирал Эрих Бей (вообще-то он командовал эсминцами и в этой операции заменил отсутствующего адмирала Кюмметца) 22 декабря получил приказ гросс-адмирала Карла



Дёница перейти на 3-часовую готовность. Для коммандира «Шарнхорста» капитана цур зее Фрица Хинтце этой был первый выход в море в новой должности.

Конвой JW-55B из девятнадцати транспортов и танкеров вышел из Лох-Ю 20 декабря под охраной 10 эсминцев, 4 корветов и 3 тральщиков. Навстречу ему вышел конвой RA-55A, который эскортировали 10 эсминцев, 3 корвета и тральщик. В Баренцевом море оба конвоя прикрывались Соединением 1 в составе крейсеров 10-й эскадры вице-адмирала Р. Берната: флагманский «Белфаст», «Шеффилд» и тяжелый «Норфорк». Соединение 2 в составе линкора «Дюк оф Йорк» (флаг коммандующего Флотом метрополии адмирала Брюса Фрэйзера), крейсера «Ямайка» и 4 эсминцев должно было прикрывать JW-55B от 27° до 38°

Оркестр на палубе «Шарнхорста» по случаю 26-й годовщины сражения в Скагерраке (Ютландского боя), 31 мая 1942 г.



«Шарнхорст» у берегов Норвегии, 1943 г.

в.д., а затем вернуться в Скапа-Флоу, прикрывая RA-55A. 22 декабря в 400 милях к западу от норвежского порта Тромсё конвой JW-55B обнаружил немецкая авиация. Командующий группой «Север» адмирал Шнивинд сначала решил, что готовится высадка в Норвегию, но вскоре паника улеглась. Спустя двое суток конвой снова обнаружили к северу от Норвегии и определили, что он направляется в СССР. В Рождество 25 декабря около 9.00 германская подлодка U-601 донесла точные координаты конвоя, и адмирал Дёниц приказал выйти на перехват. Его приказ адмиралу Бею содержал следующее:

«— Операция может быть прервана по Вашему усмотрению. В принципе, Вы должны прервать бой в случае появления превосходящих сил противника.

— Тактическую ситуацию следует использовать с мастерством и дерзостью.

— Бой не должен закончиться патом. Следует использовать любую возможность для атаки. Превосходство «Шарнхорста» в орудийной мощи дает лучший шанс на успех и он должен быть использован. Эсминцы следуют использовать позднее.

— Соответственно проинформируйте экипажи. Я полностью уверен в Вашем наступательном духе.»

Приказ был противоречив, т.к. убеждал Бея атаковать в любом случае, но и требовал прервать бой при появлении сильнейшего противника. Адмирал Бей планировал атаковать конвой около 10 часов 26 декабря, если погода и видимость будут благоприятными, а информация о силах противника верной. Имея всего шесть часов сумерек и только 45 минут светлого времени, бой следовало провести очень быстро.

Германское соединение («Шарнхорст», эсминцы Z-29, Z-30, Z-33, Z-34, Z-38) вышло в море около 19 часов, а в 23.00 норвежский берег скрылся за горизонтом. Адмирал Бей поддерживал постоянный контакт со штабом военно-морской группы «Север», и в 3.19 командование флотом передало ему решение германского командования о возвращении эсминцев в случае ухудшения погоды и о действии «Шарнхорста» в одиночку. Англичане смогли перехватить и расшифровать это сообщение, и когда Бей читал новый приказ, британские адмиралы Бернет и Фрэйзер уже держали в руках его английский перевод. В 7.03 26 декабря немецкое соединение, находясь в 40 милях к юго-западу от о. Медвежий, повернуло к точке, где в утренних сумерках — около 10 часов — по расчетам должна была состояться встреча с конвоем. Эсминцы вели поиск в 10 милях к юго-западу от «Шарнхорста», экипажи с 3.00 находились в состоянии полной боевой готовности. В штормовом море эсминцам приходилось тяжело, и их скорость пришлось уменьшить до 10 узлов.

На вышедшем 23 декабря из Исландии британском соединении дальнего прикрытия, находившемся в 270 милях к западу от м. Нордкап, адмирал Фрэйзер получил перехват «Ультры», что «Шарнхорст» устремился к конвою. Британская разведка смогла расшифровать приказ («Остфронт — 17⁰⁰/25/12») «Шарнхорсту» выйти в море 25 декабря в 17 часов, и адмиралу Фрэйзеру предложили подготовиться к действиям, чтобы отрезать немецкому линкору путь назад в Норвегию. К 9.25 английское соединение находилось в 125 милях к юго-западу от «Шарнхорста»; адмиралу Бер-

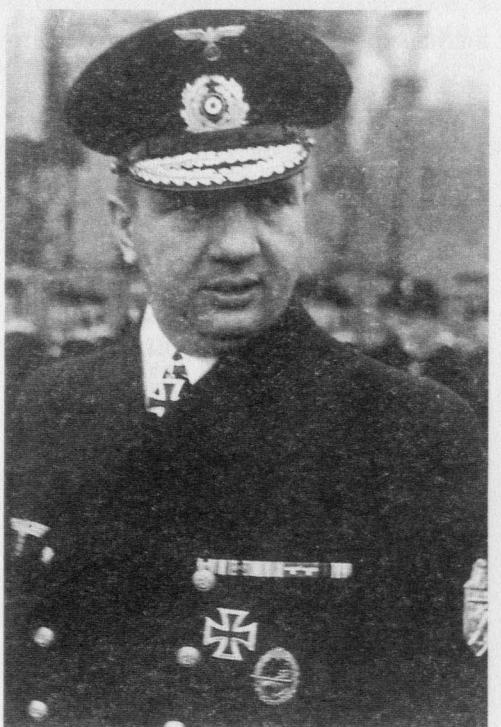
нету также сообщили о содержании расшифровки «Ультры». Фрэйзер приказал 36-му дивизиону эсминцев из состава эскорта конвоя RA-55A, который благородно направили на север от предполагаемого района боя, идти на соединение с конвоем JW-55B — главной цели «Шарнхорста». Вице-адмирал Бернет расположил свое соединение между конвоем и возможным направлением появления «Шарнхорста». Командующий советским Северным флотом адмирал А.Г. Головко приказал подводным лодкам L-20, K-21 и C-102 выйти в район мыса Нордкап и перехватить немецкий рейдер. Одновременно в базе эсминцы прогревали турбины, самолеты на аэродромах вооружались торпедами и бомбами.

Когда радар «Белфаста» в 8.40 26 декабря обнаружил «Шарнхорст» с дистанции 33 км по пеленгу 295°, на кораблях ближнего прикрытия сыграли боевую тревогу. Немецкий рейдер в этот момент находился примерно в 32 милях от конвоя, и три британских крейсера начали сближение с противником. «Шарнхорст» пока не подозревал о присутствии британских кораблей, поскольку для большей скрытности не включал свой радар. В 9.21 сигнальщики крейсера «Шеффилд» обнаружили германский корабль на дальности 11 км по пеленгу 222°, а спустя три минуты «Белфаст» с дистанции 8600 м открыл огонь осветительными снарядами. В 9.25 первый же залп с крейсера «Норфорк» лег всего в 500 м от борта «Шарнхорста», который ответил залпом из башни «Цезарь», а затем на 30-узловой скорости стал отходить. «Белфаст» и «Шеффилд» использовали беспламенный порох, а «Норфорк» — более старый, дававший сильные демаскирующие вспышки. Англичане применяли артиллерийские радары и в этом превосходили противника, имевшего преимущество в скорости и орудийной мощи. В течение 20-минутной перестрелки в «Шарнхорст» попало три 203-мм снаряда. Первый ударил в верхнюю палубу с левого борта между палубной 150-мм установкой и торпедным аппаратом и, не взорвавшись, прошел в кубрик водонепроницаемого отсека IX. Начавшийся там небольшой пожар быстро потушили. Другой снаряд спустя несколько минут попал в носовые дальние номеры и засыпал осколками прислузы

зенитной артиллерии. Уничтожило антенны носового радара, а осколки проникли в каюту приемной радарной станции, убив там весь персонал. Корабль «ослеп» с носовых углов, примерно 69—80°, т.к. кормовой радар, расположенный ниже носового, имел ограниченный угол действия вперед. Третий снаряд попал в полубак и взорвался в кубрике.

Пытаясь выйти из боя, «Шарнхорст» несколько раз менял курс. В 9.55 адмирал Бей радиорвал о бое с британскими крейсерами, но спустя несколько минут он смог оторваться от противника, который в штормовом море не мог давать больше 24 узлов. Имея преимущество в 4—6 узлов, «Шарнхорст» быстро увеличивал дистанцию от преследователей. В 10.30 36-й дивизион присоединился к крейсерам Бернета, образовав кильватерную колонну слева и спереди от «Белфаста».

Оторвавшись от крейсеров, «Шарнхорст» снова начал поиски конвоя, к 12 часам выйдя к северо-востоку от него. Спустя пять минут «Белфаст» восстановил радиолокационный контакт с немцем, но только в 12.21 британские крейсеры смогли сократить дистанцию. В этот момент «Шарнхорст» обнаружил их своим кормовым радаром, а затем и



Контр-адмирал Эрих Бей

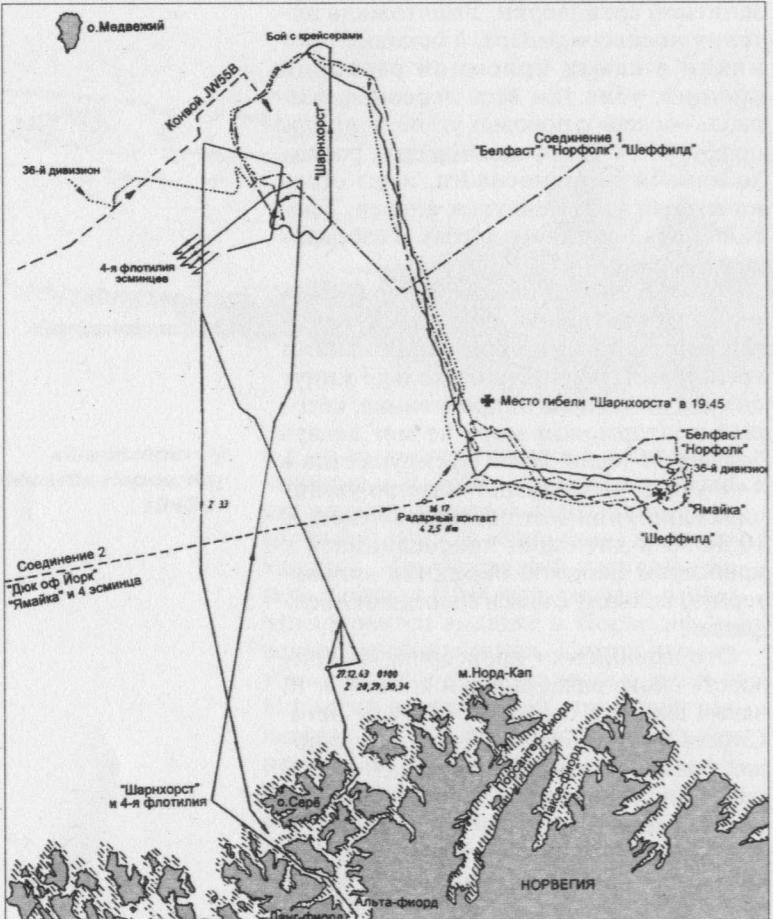


Схема боя
«Шарнхорста»
с английскими
кораблями
26 декабря 1943 г.

визуально. Англичане выпустили осветительные снаряды, но немецкий линкор быстро открыл огонь из носовых башен и снова изменил курс на северо-запад, введя в бой кормовую башню. Этот отворот помешал британским эсминцам выйти в торпедную атаку. Три залпа накрыли концевой корабль 36-го дивизиона «Вираго», который только что проскочил под носом у крейсеров.

В 12.23 «Норфолк» получил попадание в район кормовой трубы. Спустя несколько секунд второй 283-мм снаряд ударил в барбет его башни «Х», выведя ее из действия. Для предотвращения взрыва погреба башни пришлось затопить. Первое попадание оказалось серьезнее. Снаряд пробил надстройку с правого борта и взорвался у самой обшивки левого борта, разорвав ее на большой площади. Осколки полностью вывели из строя радарную установку, после чего крейсер не мог поддерживать точный огонь. На нем оказалось 7 убитых (1 офицер) и 5 раненых. Башня «В» дала

еще 4 залпа, используя старые данные, а потом «Норфолк» временно прекратил огонь. Через несколько минут уже «Шеффилд» был засыпан градом крупных осколков. Ошибочный приказ его артиллерийского офицера резко снизил интенсивность огня — вместо стрельбы всем бортом крейсер перешел на побашенную. В 12.41, когда ситуация стала складываться плохо для англичан — все-таки «Шарнхорст» был гораздо сильнее трех крейсеров, — адмирал Бей изменил курс и увеличил скорость. Он не хотел продолжать неприятный бой с крейсерами, его целью был конвой. После окончания этой фазы боя с юго-запада подошли корабли адмирала Фрэйзера, а крейсера Бернета продолжали держаться за пределами огня «Шарнхорста», поддерживая радиолокационный контакт и сообщая координаты противника на свой линкор.

С немецкими эсминцами видели осветительные снаряды, которые английские крейсера выпускали в утреннем бою, но они находились далеко от «Шарнхорста». Адмирал Бей приказал им идти на северо-восток на соединение с флагманом, но в 11.58 снова послал их на запад для поиска конвоя. После этого уже никакого тактического взаимодействия между «Шарнхорстом» и немецкими эсминцами не было. Около 13 часов эсминцы, сами того не зная, прошли всего в 15 км к югу от конвоя. Наконец, в 13.43 адмирал Бей приказал их командиру Йоханссону прекратить поиск и возвращаться на базу. На следующий день около 10.00 они вернулись в Каа-фьорд. Их отсутствие в финальной фазе боя у м. Нордкап оказалось фатальным для «Шарнхорста». Ведь при выходе из строя его носового радара эсминцы могли бы своевременно обнаружить противника, помочь флагману отражать торпедные атаки, да и сами представляли бы серьезную опасность для английских кораблей, имея 150-мм орудия и по 8 торпедных аппаратов.

Старший из уцелевших членов экипажа «Шарнхорста»,unter-офицер Вилли Годде, находившийся по боевому расписанию на мостице, так описывал бой с крейсерами: «Вскоре после 12.30 я и некоторые другие заметили впереди тени трех кораблей, о чем немедленно донесли командиру. Тревогу уже объявили, поскольку чуть ранее противника обнаружил радар.

Однако до того, как наши орудия открыли огонь, над «Шарнхорстом» разорвались осветительные снаряды. Залп противника лег очень близко. Но и наш первый залп из 28-см орудий взял противника в вилку. Я видел, что после трех или четырех залпов на одном из крейсеров в районе кормовой трубы начался сильный пожар, другой крейсер сильно запыпал в носу и корме и окутался густым дымом.

После следующих залпов я видел попадания в носовую часть третьего крейсера. В один из моментов в небо взметнулся огромный язык пламени, который затем исчез. Наблюдая вокруг крейсера густой дым, я предположил, что он сильно горел. Огонь противника стал ослабевать, а когда мы изменили курс, вражеские крейсера отвернули прочь и скрылись за дождовыми и снежными шквалами. Во время этого боя противник находился впереди с обоих бортов. По этим крейсерам стреляли наши башни «Антон» и «Бруно», к которым изредка присоединялись две носовые 15-см башни. Я не слышал ни по телефону, ни как-то по-другому о каких-либо попаданиях в нас в этой фазе боя. Хотя противник был едва виден во время первого контакта, на этот раз, в дневных сумерках, мы легко смогли определить, что это были крейсера. Дистанция также была меньше, чем в утреннем бою.

Около 13.15 адмирал Бей решил возвращаться в базу, не ожидая больше каких-либо стычек. Экипаж корабля, не кормленный с самого утра, приступил к обеду, но боевая готовность сохранилась. Кормовой радар выключили, чтобы не обнаруживать себя его работой. В 15.25 Бей радиоровал в штаб группы «Север» предполагаемое время своего возвращения. Он не знал, что идет как раз на пересечку курса «Дюк оф Йорка», «Ямайки» и четырех эсминцев, наводившихся на него крейсерами по радио. С уничтоженным носовым радаром и выключенным кормовым, к тому же не способным производить поиск прямо по курсу, «Шарнхорст» шел прямо в ловушку, из которой не было выхода. В 75 кабельтовых сзади (при видимости в 70), как стая гончих, строем фронта, сомкнутым, чтобы не забивать лишними отметками экраны своих радаров, шли крейсера Бернета и 36-й дивизион. Этот своеобразных «гон» продолжался более

трех часов. Был момент в начале пятого часа пополудни, когда ситуация могла измениться. «Норфолк» снизил скорость, чтобы потушить пожар, а спустя 7 минут до 8 узлов сбросил скорость «Шеффилд», на котором сломался кронштейн левого внутреннего гребного вала. Но уже в 16.17 поисковый радар британского линкора обнаружил противника на дистанции 225 кбт. Смертный приговор «Шарнхорсту» был подписан. Фрэйзер приказал продолжать слежение до тех пор, пока корабли не сблизятся на дистанцию действенного огня.

В 16.32 артиллерийский радар типа 284 на «Дюк оф Йорк» нашупал цель в 147 кбт (27,2 км) и спустя 11 минут Фрэйзер приказал «Белфасту», единственному крейсеру Бернета, который мог вступить в бой, открыть огонь осветительными снарядами, а своим эсминцам — быть готовыми к торпедной атаке по сигналу адмирала. «Дюк оф Йорк» и «Ямайка» легли на курс 80, чтобы использовать и кормовые башни. Немецкий корабль был зажат между Соединениями 1 и 2.

Когда в 16.47 в небе разорвались снаряды первого залпа, англичане с удивлением обнаружили, что на «Шарнхорсте» башни главного калибра развернуты в походное положение. Спустя минуту «Дюк оф Йорк» открыл стрельбу осветительными 133-мм снарядами, а еще через две начал стрельбу залпами с дистанции 11 км. В 16.52 к нему с дистанции 12 км присоединился крейсер «Ямайка», добившись накрытия третьим залпом (одно попадание). Хотя «Шарнхорст» и оказался застигнутым врасплох, после разрыва осветительных снарядов он быстро открыл ответный огонь и, не мешкая ни минуты, повернулся на север. Дуэль между ним и линкором «Дюк оф Йорк» была неравной — немецкие 283-мм снаряды не могли пробить толстую броню, защищавшую жизненно важные части английского линкора. В 16.55 356-мм снаряд первого же залпа попал в правый борт «Шарнхорста» напротив башни «Антон». Башню заклинило с поднятыми орудиями, приводы горизонтальной и вертикальной наводки вышли из строя. В погребах от раскаленных осколков начался пожар, причем осколки пробили и пламянеопроницаемую дверь в погреба башни «Бруно». Погреба обеих башен пришло затопить, но под башней



«Шарнхорст»,
1943 г.

«Бруно» их осушили так быстро, что это почти не сказалось на скорости ее стрельбы. Прислуга на подаче работала по пояс в ледяной воде, пытаясь спасти хотя бы часть боезапаса. Несмотря на повреждения, корабль поддерживал высокую скорость. Второй снаряд повредил вентиляционный канал башни «Бруно», из-за чего ее боевое отделение после каждого открытия орудийного замка заполнялось газами и дымом. Еще один снаряд ударил рядом с башней «Цезарь» и пробил в батарейной палубе отверстие диаметром 0,5 м. Отверстие быстро заделали, но отсеки, где разорвался снаряд, затопили водой и не осушили. Осколками изрешетило два самолета, разбило несколько зенитных орудий, уничтожив большую часть их прислуги. После этого капитан цур зее Хинтце приказал уцелевшим укрыться.

Эти попадания пока не представляли опасности для «Шарнхорста». Главное — он сохранял преимущество в скорости и начал отрываться от противника. За них смог последовать только эсминец «Сэведж», который немцы никак не могли сбросить «с хвоста», хотя снаряды падали от него всего в 20 м. Эсминец подошел настолько близко, что был вынужден отвернуть, так и не получив приказ о торпедной атаке. Попав под обстрел «Белфаста» и «Норфолка», «Шарнхорст» повернулся на восток и 30-узловым ходом быстро увеличил дистанцию. Фрэйзер приказал эсминцам провести атаку, но те никак не могли сблизиться с целью. «Сэведж» и «Сомарец» держались слева сзади, а «Сторд» и «Скорпион» — справа сзади от преследуемого противника. В 17.42

из-за увеличившейся дистанции прекратила огонь «Ямайка» и только флагман Фрэйзера продолжал методично выпускать залпы по удаляющемуся «Шарнхорсту».

К счастью для англичан стрельба «Дюк оф Йорк» была точной. Одна за другим выходили на немецком корабле орудийные башни, осколки тяжелых снарядов проникали даже в погреба, выбивая работавшую на подаче прислугу. А около 18.00 в правый борт попал снаряд, пробивший тонкий пояс верхней цитадели (45 мм) и батарейную палубу, срикошетировавший вдоль 80-мм нижней бронепалубы, пробивший та-кой же толщины гласис над котельным отделением №1 и взорвавшийся в последнем. На корабле сначала показалось, что это торпедное попадание — настолько сильными были удар и взрыв. Разорвало множество паропроводов четырех находящихся в этом отделении котлов. Осколки снаряда пробили двойное дно, из-за чего отделение затопило до уровня настила пола. Скорость корабля упала до 8 узлов. Аварийные меры были приняты быстро и эффективно, но при задраивании водонепроницаемых дверей и люков в котельном отделении оказались запертыми 25 человек. Давление пара увеличили, и старший механик фрегаттен-капитан Otto Koenig доложил на мостик: «Могу дать ход 22 узла», на что командир корабля Хинтце ответил: «Браво, держите его!»

«Шарнхорст» вел огонь с дистанции 15–20 км и несколькими залпами накрыл «Дюк оф Йорк», борт которого засыпало осколками, а прямым попада-

нием в фок-мачту снесло за борт одну из ее опор и временно вывело из строя артиллерийский радар типа 284. Взобравшемуся на мачту лейтенанту Бейтсу удалось починить перебитый кабель между антенной и экраном радара, и огонь удалось продолжить с прежней эффективностью. Остальные повреждения на английском линкоре оказались от собственного огня: снесенные вентиляционные грибы, попорченная палуба, разбитые шлюпки.

Артиллерийская дуэль длилась уже почти 90 минут, и «Шарнхорст» получил значительные повреждения. Его надстройки были во многих местах пробиты осколками, а кое-где разрушены прямыми попаданиями 152-мм, 203-мм и 356-мм снарядов. Начались пожары, иногда сопровождавшиеся взрывами. В этих условиях экипаж продолжал квалифицированно и спокойно делать свое дело, являя примеры массового героизма. Пожар в ангаре, уничтоживший два гидросамолета, погасили через 10 минут, но попытка запустить оставшийся самолет с катапульты не удалась, т.к. уничтожило запасы сжатого воздуха. Разрушило или вывело из строя почти все артиллерийские установки и торпедный аппарат левого борта. Уцелевший прислуге приказали укрыться и бороться с пожарами. В 17.30 356-мм снаряды попали в обе носовые 150-мм башни: правую полностью разрушило, причем погибли все люди в башне и на подаче, а левую — заклинило. Но и она спустя 10 минут полностью вышла из строя.

Торпедный офицер под ураганным огнем храбро бросился к торпедному аппарату левого борта еще до того, как последний вывел из строя. Он смог развернуть аппарат и выпустил две торпеды, а третью заклинило в трубе. По свидетельству очевидцев этот офицер был убит осколками взорвавшегося рядом снаряда или снарядом, попавшим в заклиниенную торпеду, которая сдетонировала в аппарате. Угодившим в полубак снарядом разорвало цепь правого якоря, который с остатками цепи упал в море. Вскоре то же случилось с носовым якорем.

Контр-адмирал Бей теперь точно знал, что его загнали в угол и в 18.24 приказал отправить последнюю радиограмму Гитлеру: «Мы будем сражаться до последнего снаряда».

В 18.42 «Дюк оф Йорк» прекратил огонь, выпустив 52 залпа, из которых 31 лег накрытием и дал по меньшей мере 13 прямых попаданий. Эти снаряды и снаряды с крейсеров убили и ранили на борту «Шарнхорста» большое количество людей, вывели из строя почти все 150-мм орудия. Однако «Шарнхорст» все еще держал высокую скорость, и адмирал Фрэйзер, опасаясь, что противнику удастся ускользнуть, отдал приказ эсминцам на торпедную атаку. Одновременно он радиовал Бернету: «Я вижу слабую надежду догнать «Шарнхорст» и следую на поддержку конвоя» и приказал повернуть на юг. Но еще до выполнения этого приказа ему доложили из прокладочной, что немецкий линкор теряет скорость. Фрэйзер тут же отменил поворот на юг и приказал следовать на противника.

Благодаря падению скорости «Шарнхорста», эсминцам типа «S» из Соединения 2 удалось приблизиться к нему на 60 кбт. Германский корабль уже не имел средств отражения таких атак, что позволило эсминцам подойти на дистанцию торпедного залпа почти без противодействия. Около 18.50 «Сторд» и «Скорпион» на правой циркуляции, находясь на обоих крамболах своей жертвы, выпустили по 8 торпед с дистанции 1650 и 1900 м. «Шарнхорст» резко повернул вправо. Этим поворотом он подставил борт эсминцам «Сэведж» и «Сомарец». Первый выпустил восемь торпед, а второй, сблизившись до 1600 м, попал под огонь немногих уцелевших мелких орудий правого борта и одной башни ГК германского корабля. Снаряды пробили на эсминце директор и дальномер, осколки изрешетили борт и надстройки, скорость его упала до 10 узлов. На корабле погибли офицер и 10 матросов, 11 человек было ранено. Кое-как набрали людей для расчета одного торпедного аппарата, второй все равно был разбит. Выпустив четыре торпеды, «Сомарец» отвернулся, ставя дымовую завесу. Подожгли даже дымовой буй на корме, после чего команда, решив, что эсминец горит, затопила кормовые по-греба.

Имеющаяся информация о торпедных повреждениях «Шарнхорста» весьма отрывочная. Считается, что в первой атаке одного попадания в левый борт добился «Скорпион» и трех в правый борт «Сэведж». Одна торпеда взорвалась

с правого борта напротив башни «Бруно», заклинив в ней приводы горизонтальной и вертикальной наводки, а также главный входной люк, так что прислуга долго не могла выбраться на палубу. Началось затопление погребов. Другая торпеда попала в район котельного отделения левого борта и вызвала некоторое затопление за противоторпедную переборку. Третья ударила в корму с правого борта в то место, где уже несколько отсеков были затоплены, и повредила гребной вал. Четвертая торпеда попала с того же борта в нос. Все торпеды были калибром 533 мм и имели 340-кг заряд.

Анализируя повреждения «Шарнхорста» и «Гнейзенау» от торпед в предыдущих боях, можно с уверенностью предположить, что и в данном случае имели место значительные затопления внутренних объемов. Очевидно, что торпедное попадание в район башни «Бруно» было очень опасным. Оно вызвало не только мощный удар, но и разрушило ПТЗ, приведя к огромным затоплениям. Система подводной защиты в этом месте была особенно уязвима, не имея из-за острых обводов корпуса достаточной ширины. 340-кг заряда британской торпеды оказалось достаточно и для разрушения защиты в районе котельного отделения. Повреждения там были бы значительно, если бы слой пустых отсеков в системе противоторпедной защиты, поглотивший большую часть затоплений, оказался заполненным водой.

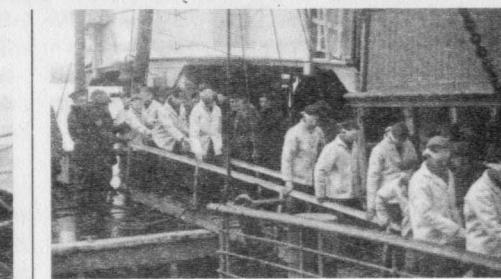
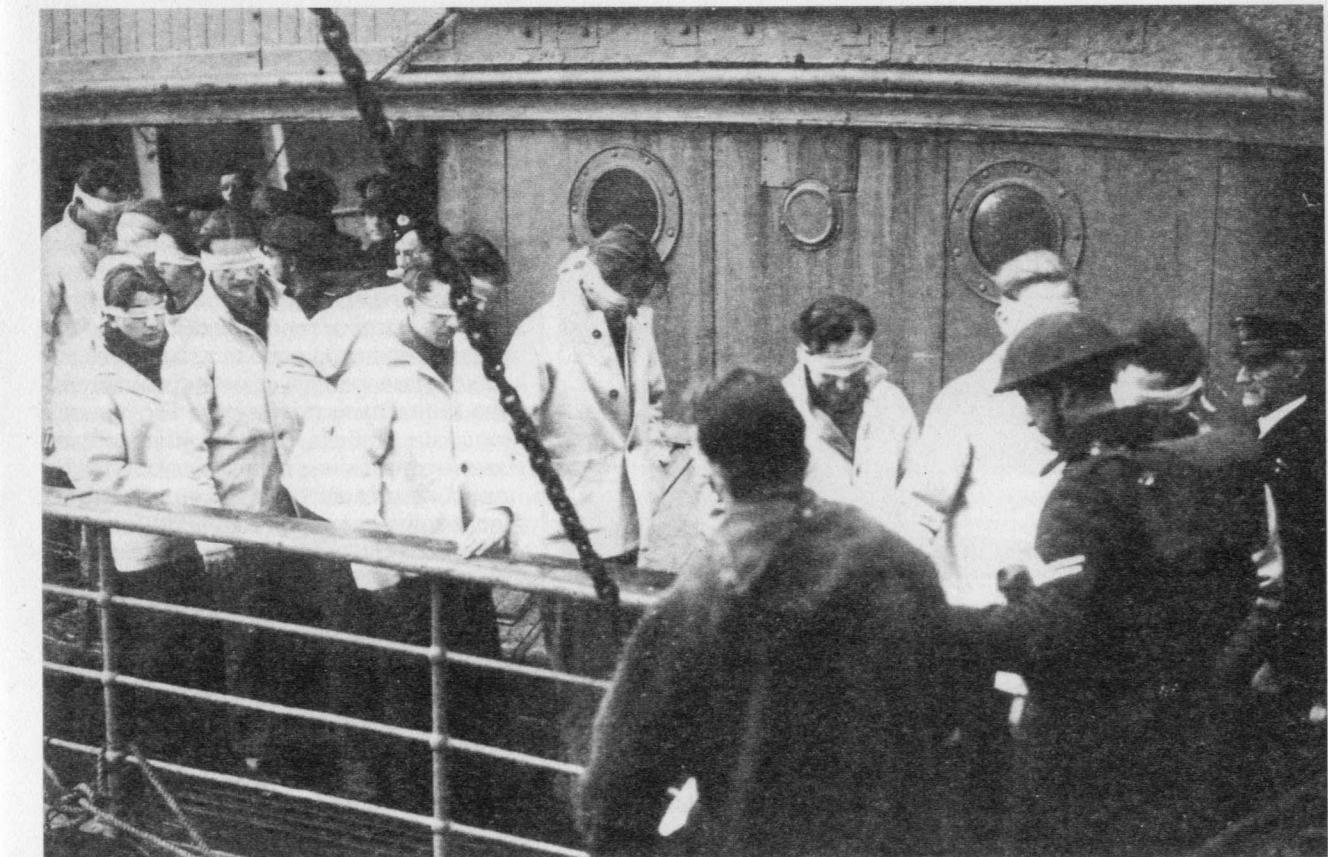
В результате попаданий торпед скорость «Шарнхорста» упала до 12 узлов, хотя главный механик докладывал, что готов держать 22 узла. «Дюк оф Йорк» смог снова сблизиться, теперь уже на «пистолетную» для 356-мм снарядов дистанцию 9100 м. Начался окончательный расстрел германского корабля, который даже не мог достойно отвечать: две его носовые башни заклинило, а третья испытывала нехватку снарядов. Все свободные члены экипажа (вероятно, прислуга 105-мм орудий) работали на передаче боезапаса из погребов башни «Бруно» в башню «Цезарь», которая спустя несколько минут возобновила огонь.

По мере заполнения корпуса водой скорость «Шарнхорста» упала до 5 узлов, и он почти не слушался руля. Англичане еще после боя с «Бисмарком» поняли, что крупный германский корабль потопить

только артиллерией невозможно. Поэтому адмирал Фрейзер приказал крейсерам добить «Шарнхорст» торпедами.

В 19.25 «Ямайка», до этого давший по врагу 22 бортовых залпа, выпустил две торпеды из левого аппарата (третья труба оказалась неисправной). Спустя две минуты еще три выпустил «Белфаст». Затем «Ямайка» развернулась и, сблизившись до 3500 м, через 10 минут выстрелила тремя торпедами с другого борта. Попадания различить было невозможно из-за дыма и тумана. Крейсера оставили арену боя, на которую вышли эсминцы 36-го дивизиона. «Маскетир», пройдя в 900 м слева от ползущего 3-узловой скоростью «Шарнхорста», выпустил 4 торпеды на правый борт в 19.33 и видел три взрыва между трубой и грот-мачтой. Минутой позже это попытался сделать «Матчлесс», но огромная волна, накрыв корабль, повредила механизмы наводки аппаратов. Вторая волна, залившая мостик, вывела из строя приборы внутрикорабельной связи, так что приказ повернуть аппараты направо не достиг торпедного офицера. «Матчлессу» пришлось вернуться, чтобы атаковать левым бортом. «Оппортьюн» разрядил один аппарат в 19.31 с дистанции 1900 м, другой — спустя 2 минуты с 2300 м, и его наблюдатели ясно видели по одному попаданию с каждого залпа в правый борт линкора между грот-мачтой и трубой. Эффект от их взрыва был незначителен, т. к. «Шарнхорст» уже глубоко сидел в воде, и торпеды попали в главный броневой пояс. В 19.34 с дистанции 2500 м семь торпед выпустил «Вираго», также претендующий на два попадания. После этих атак немецкий корабль практически остановился, окутавшись густым дымом и паром. С английских кораблей мало что можно было разобрать — виднелось тусклое зарево, доносились глухие взрывы. Пелена дыма была настолько плотной, что её не могли пронзить ни лучи прожекторов, ни осветительные снаряды.

Около 19 часов командир «Шарнхорста» приказал сжечь все секретные документы. Поскольку все остальные орудия уже молчали, он сказал прислуге 150-мм башни №4: «...все зависит от вас». Корабль кренился на правый борт и погружался носом. Последняя башня 150-мм орудий стреляла, пока у нее не заклинило подъемник боезапаса. Продолжало стрелять 20-мм орудие на крыше башни



Пленные моряки с погибшего «Шарнхорста» на палубе британского корабля.

«Бруно». К 19.40 крен сильно увеличился, а носовая часть почти ушла под воду. Все люки и водонепроницаемые двери подкреплялись, чтобы сдерживать затопление и дать экипажу больше времени для спасения. Однако торпедные повреждения лишили корабль большей части запаса плавучести. В 19.45 «Шарнхорст» носом ушел под воду с медленно вращавшимися винтами. Еще некоторое время из-под воды доносился сильный грохот. Англичане зафиксировали перед затоплением сильный взрыв, приписав его погребам. «Белфаст» в 19.48 намеревался провести вторую атаку торпедами, но цель пропала. «Матчлесс» также не нашел «Шарнхорста» и вместе со «Скорпионом» начал подбирать барахтавшихся в ледяной воде людей. До 20.40 эсминцы, «Белфаст» и «Норфолк» искали спасшихся. «Матчлесс» подобрал 6 человек, «Скорпион» 30; одно время с него видели командира корабля Хинтце и старшего офицера фрегаттен-капитана Ф. Доминика. Но Хинтце умер прежде, чем подошла помочь, а Доминик, хотя и успел схватиться за брошенный линь, не смог взобраться по нему на палубу; его подняли уже мертвым. Из экипажа в 1968 человек спасти удалось только 36. Координаты гибели — 72° 16' с. ш. и 28° 41' в. д.

При потоплении «Шарнхорста» англичане израсходовали 446 356-мм снарядов, 161 203-мм, 874 152-мм, 531 133-мм



Осколок 283-мм снаряда с «Шарнхорста», попавшего в тяжелый крейсер «Норфолк», находится в экспозиции на борту крейсера «Белфаст», ныне имеющего статус корабля-музея.

(плюс 155 осветительных), 126 120-мм с эсминцами и 83 102-мм, а также 55 торпед, из которых 11 попали в цель: по 2 попадания добились «Ямайка» и «Вираго», по 3 — «Маскетир» и «Сэвендж» и 1 — «Скорпион» (7 в правый борт и 4 в левый). При стрельбе крупным калибром имелись некоторые трудности с отказом матчасти. Из-за этого, например, в носовой башне «Дюк оф Йорк» при 77 данных залпах одно орудие выпустило 71 снаряд, а остальные 47, 6 (!) и 64. Потери англичан составили 18 убитых на «Норфолке» и «Сомареце».

Адмирал Фрайзер был поражен героями действиями немецкого экипажа. Вечером того же дня он сказал офицерам «Дюк оф Йорк»: «Джентльмены, битва с «Шарнхорстом» закончилась для нас победой. Я надеюсь, что любой из

вас, кому когда-либо придется вести свой корабль в бой с намного сильнейшим противником, будет командовать своим кораблем так же доблестно, как сегодня командовали «Шарнхорстом». На обратном переходе в Скапа-Флоу из Мурманска, когда «Дюк оф Йорк» проходил мимо гибели немецкого корабля, адмирал Фрайзер приказал сбросить в воду венок.

«Шарнхорст» стал последним крупным кораблем германского флота, предпринявшим наступательные действия. Его гибель положила конец исходящей от немецкого надводного флота угрозе и серьезно пошатнула положение Германии в Норвегии. Гибель «Шарнхорста» объясняют отсутствием эсминцев эскорта и превосходством британских радаров. После войны адмирал Карл Дёниц писал: «Операция, предпринятая линейным крейсером «Шарнхорст» и группой эсминцев в декабре, после удачного скрытого начала, казалось, имела все шансы на успех, учитывая дислокацию противника и погодные условия. Но она провалилась, очевидно, из-за недооценки локальной ситуации, и «Шарнхорст» был потерян...»

Как мы теперь знаем, операция не имела скрытого начала, т. к. «Ультра» расшифровала германские коды. Командующие обеими британскими боевыми группами были достаточно хорошо информированы о планируемых передвижениях «Шарнхорста» и в таких условиях могли подготовить свои ответные действия. Самолеты Люфтваффе обнаружили британские корабли, однако, когда информация достигла борта «Шарнхорста», она была настолько искажена, что привела к их ошибочному толкованию. В итоге англичане одержали безоговорочную победу.



ОЦЕНКА ПРОЕКТА

«Шарнхорст» и «Гнейзенау» стали первыми капитальными кораблями возрождавшегося германского флота и на их проект наложили отпечаток многочисленные политические и технические ограничения. Немцы решили построить эти корабли, несмотря на возможную нехватку стали и оборудования. Они рисковали, и оба линкора вошли в строй в первые же месяцы Второй мировой войны. На тот момент только 5 кораблей на европейском театре могли хоть как ограничить их действия, но после выхода Франции из войны и гибели «Худа» и «Рипалса» реальную угрозу немцам представлял только «Ринаун». От всех остальных «Шарнхорст» и «Гнейзенау» легко уходили в любую погоду. Неудивительно, что в таких условиях они стали самыми используемыми надводными кораблями Кригсмарине. Активная деятельность и многочисленные полученные повреждения дали отличную возможность оценить их сильные и слабые стороны.

Их главным недостатком, вызванным политическими, но никак не техническими причинами, стал небольшой для линкора 283-мм главный калибр — к большому разочарованию гросс-адмирала Редера. Именно отсутствие орудий, снаряды которых могли бы пробивать броню 35 000-тонного линкора, заставляло немцев быстро выходить из боя или вообще его избегать, а для «Шарнхорста» стало решающим фактором его гибели. Если бы эти корабли перевооружили 380-мм орудиями, пожертвовав сроками ввода в строй, их боевая эффективность была бы намного выше. Но следует помнить, что они создавались в противовес «Дюнкерку» и «Страсбургу», которые им были вполне «по зубам» в честной дуэли, а против «стандартных» линкоров создавались «Бисмарк» и его последователи. Хотя и 283-мм орудия оказались достаточно хороши в тех условиях, для которых они проектировались. А для рейдерских действий они подходили даже лучше — выше скорострельность, больше и дешевле боезапас.

Артиллерия среднего калибра вполне соответствовала характеру ожидаемых боев, но столкновения в годы войны опровергли предвоенные взгляды немцев. Неудачной оказалась комбинация легко

защищенных палубных 150-мм установок с бронированными двухорудийными башнями, хотя и это немцы понимали еще до ввода кораблей в строй. Палубные установки быстро выходили из строя даже в бою с крейсерами. Лучше было бы поставить две спаренные башни вместо четырех одиночных установок. Следовало также приспособить 150-мм башенные орудия для зенитной стрельбы, как сделали французы на линкорах типа «Ришелье». Такое перевооружение вполне можно было бы сделать еще до начала войны. Дальности стрельбы 105-мм зениток не хватало, чтобы сбить или отогнать самолеты еще до сброса ими торпед или бомб. В целом, применение смешанного противоминно-зенитного среднего калибра израсходовало много веса и загромоздило верхнюю палубу и надстройки множеством установок, чего не было бы при использовании универсальных орудий.

Тихоходные британские «суордфиши» и несовершенная британская тактика бомбо- и торпедометания не позволили своевременно заметить неадекватность 105-мм орудия современному бою, но при действиях в районе Тихого океана в боях с более скоростными и технически совершенными самолетами слабость ПВО немецких крупных кораблей выявилась бы сразу. Оба раза, когда эти корабли подвергались массированным авианалетам, их прикрывали мощные силы истребителей, оставляя зениткам лишь вспомогательную роль.

Традиционно достойны восхищения немецкие оптические системы управления огнем. До появления у союзников в 1942 году настоящих артиллерийских радаров немецкие линкоры были явно сильнее в стрельбе главным калибром. Часто встречающиеся в тексте упоминания относительно большого расхода снарядов можно отнести не столько на счет меткости немецких артиллеристов, сколько на значимость целей. Одно дело три попадания в линкор на большой дистанции — это действительно удача, даже если при этом выпущена сотня снарядов. И совсем другое — десяток попаданий в порожний транспорт, который при этом никак не тонет, пробиваемый мощными снарядами насквозь без значительного

вреда. К сожалению для немцев, по указанным выше причинам они так и не создали полноценного артиллерийского радара. К тому же сама архитектура «Шарнхорста» не позволяла удачно расположить их антенны для эффективного использования во всех направлениях — на достаточной высоте и без помех со стороны надстроек и рангоута. Поэтому в бою с «Дюк оф Йорк» «Шарнхорст» стрелял хуже своего противника. Но, думается, случись такая дузель двумя-тремя годами раньше, когда результат больше зависел от оптики и подготовки экипажа, исход боя мог быть иным. Ведь мало иметь более тяжелые орудия, надо еще уметь из них попадать.

Для своего размера и водоизмещения «Шарнхорст» и «Гнейзенау» имели мощную защиту, хотя ей и не хватало толстой верхней цитадели, как на «Бисмарке». Пояс в 350 мм (кстати, более толстый, чем на «Бисмарке» и «Тирпице», хотя многие источники приписывают обоим типам пояс 320 мм) плохо сочетался с 283-мм орудиями, нарушая принцип соответствия защиты своему главному калибру, принятый на всех других линкорах. Главными недостатками защиты «Шарнхорста» и «Гнейзенау» были слабое палубное бронирование и тонкий верхний пояс, что позволяло крупным снарядам с пологой траекторией пробивать нижнюю броневую палубу. Хотя комбинация бортовой брони, скосов бронепалубы и противоторпедной переборки обеспечивала прекрасную защиту жизненно важных частей в бою на ближних дистанциях. Слабость палубного бронирования проявилась при бомбежках «Шарнхорста» в Ла-Паллисе и «Гнейзенау» в Киле. Попадание 356-мм снаряда в котельное отделение «Шарнхорста» в его последнем бою продемонстрировало необходимость в более толстом верхнем поясе, дававшем дополнительную защиту нижней бронепалубе.

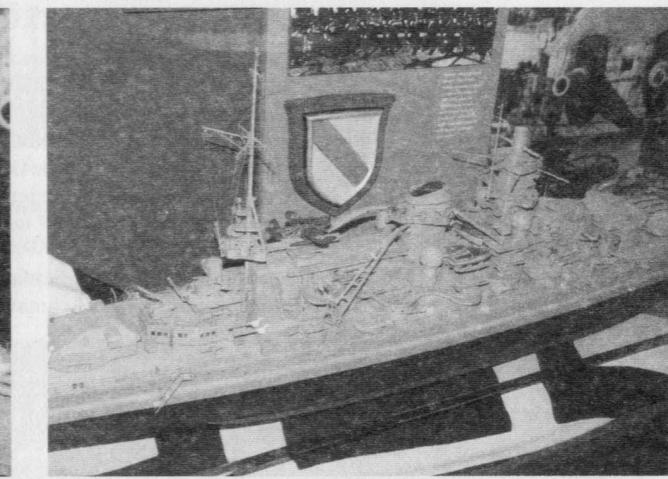
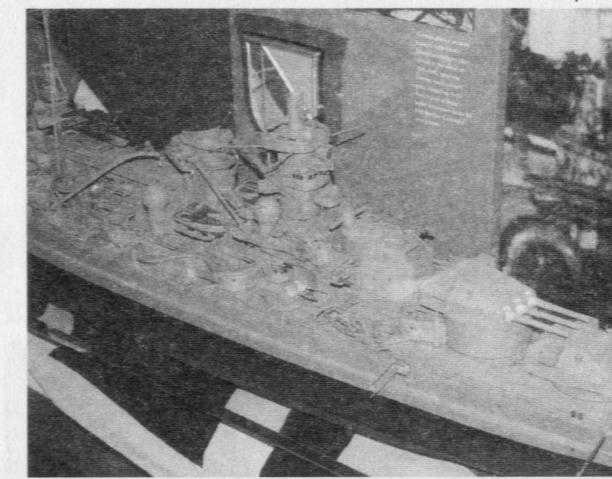
Корабли этого типа имели недостаточную защиту и от торпед, особенно в районе башен главного калибра. Это было вызвано желанием получить высокую скорость хода за счет заострения обводов корпуса и ограничением по водоизмещению. Ошибочным оказался и проект структуры ПТЗ, что продемонстрировали взрывы торпед с зарядом 204-кг и 340-кг. Основной недостаток заключался в том, что противоторпедная переборка

резко заканчивалась на нижней бронепалубе, а ее сварные соединения оказались не везде качественными. Весовые проблемы не позволили довести ПТП до верхней броневой палубы, что дало бы лучшую структурную целостность, более надежное крепление ПТП и большую возможность ей пластиически деформироваться без разрушения. Немецкие конструкторы уже знали об этом недостатке, когда разрабатывали проект. Еще более очевидной была слабость ПТЗ в оконечностях броневой цитадели, где по проекту защита должна была выдерживать взрыв 200 кг ТНТ, а не 250 кг, как в средней части. Серьезный недостаток имелся в ПТЗ в районе прохода гребных валов через ПТП. При попаданиях торпед в это место, валы получали серьезные повреждения, а образующиеся при взрыве газы не встречали на своем пути достаточного сопротивления элементов структуры.

Повреждения на минах показали, что вспомогательные механизмы, электронные устройства, артиллерия, электрическое оборудование и фундаменты, на которых все это крепилось, спроектированы неправильно и не выдерживали ударных нагрузок. Вспомогательные механизмы в машинно-котельных отделениях выходили из строя даже при неконтактном взрыве, приводившем к незначительным повреждениям корпуса и затоплению.

Немцы слишком рано применили энергетические установки с высокими параметрами пара, несмотря на возражения Кораблестроительного отдела. Одновременное оснащение боевых кораблей нескольких классов котлами различных проектов привело к многочисленным задержкам и увеличило стоимость обслуживания, не говоря уже о частых выходах кораблей из строя на длительное время из-за различных неисправностей в котлах. Достаточно сказать только о трубах перегревателей; еще хуже обстояло дело со вспомогательным оборудованием и арматурой для котлов, которые выходили из строя еще чаще, а их ремонт занимал еще больше времени. К тому же применение турбинной установки вместо дизельной резко снизило дальность плавания.

Мореходные качества оказались не очень хорошими, но и создавались эти корабли не для действий в открытом океане. Германский Морской штаб, уз-



Модель линкора «Шарнхорст», размещенная на борту крейсера «Белфаст».
Участник боя 26 декабря 1943 г.
ныне установлен на вечную стоянку в Лондоне.

нав о характеристиках проекта, настоял на дополнительных улучшениях, увеличивших водоизмещение на 4000 т. Из-за этого возросли осадка и дифферент на нос, что делало корабли слишком «мокрыми». После нескольких переделок формы носовой части и усиления ее структуры большинство проблем удалось решить. И в штормовом Норвежском море «Шарнхорст» вел себя лучше, чем славящиеся высокой мореходностью корабли «ладычицы морей», сохраняя способность идти на максимальной скорости.

Проект кораблей типа «Шарнхорст» можно считать удовлетворительным только с учетом тех ограничений, с которыми пришлось столкнуться конструкторам. Корабли были отлично защищены и вооружены для своего размера, учитывая небольшие дистанции боев в Северном море. Главный калибр, однако, оказался слишком слабым для линейного корабля второй мировой войны. ПТЗ не оправдала ожиданий, в основном, из-за противоречий в структуре корпуса. Горизонтальное бронирование в районе механизмов оказалось недостаточным, а отсутствие толстой верхней цитадели позволяло тяжелым снарядам проникать в котельные отделения, что и случилось в последнем бою «Шарнхорста».

Скорость была превосходной, хотя именно из-за нее и не удалось дать кораблям такую же защиту, которую имели германские линейные крейсера Первой мировой войны. Однако последний бой «Шарнхорста» против превосходящих сил англичан продемонстрировал высокое качество его проекта и постройки. Он сражался

более трех часов, пока его артиллерия главного калибра не израсходовала боезапас, выдержав тяжелые повреждения. Исход боя решил 356-мм снаряд, попавший в котельное отделение №1, и потерявший преимущество в скорости «Шарнхорст» позволил британским кораблям сблизиться на пистолетную дистанцию и провести неотвратимые торпедные атаки. Отсутствие сил эскорта не позволило ему отогнать британские эсминцы, и, получив несколько торпед, «Шарнхорст» был настигнут сильнейшим противником и принужден к неравному артиллерийскому бою, после чего добит торпедами. Всего для его потопления понадобилось 11 торпедных попаданий.

Потеря «Гнейзенау» была вызвана расчетным риском. Вопреки инструкциям на корабле, стоявшем в сухом доке перед уходом в Норвегию, хранился полный боезапас. Но нельзя возложить всю ответственность на Редера, которого сильно ругал Гитлер за задержку кораблей на верфях, настаивая на их скорейшем переводе в Норвегию, где они должны были действовать против конвоев в Россию. К тому же этим кораблям слишком часто везло, чтобы это продолжалось долго.

В любом случае нужно признать, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау», став первыми крупными кораблями возрождавшегося флота, в ходе всей карьеры демонстрировали значительные успехи немецких военных кораблестроителей, сумевших создать в пределах ограниченного водоизмещения корабли с хорошей защитой и скоростью, хотя и с ослабленным вооружением.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- Korotkin I.M.* Боевые повреждения надводных кораблей. — Л.: Судпромгиз, 1960.
- Линкоры. Сборник переводов из иностранной периодики/под ред. к.-адм. К. И. Самойлова, инж. И. Н. Волкова. — Л.: издание ОНТБ, 1941.
- Suliga C.B.* Линкоры типа «Шарнхорст» — «Морская коллекция», специальный выпуск №1, 2002.
- Breyer S.* Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905 — 1970. — Munchen: Lehmanns Verlag, 1970.
- Campbell J.* Naval Weapons of World War Two. — London: Conway Maritime Press, 1985.
- Conway's All the World Fighting Ships 1922-1945. — London: Conway Maritime Press, 1985.
- Dulin R.O., Garzke W.H.* The Axis and Neutral Battleships of World War II. — Annapolis: Naval Institute Press, 1985.
- Friedman N.* Battleship. Design and Development 1905 — 1945. — New York: Mayflower Books, 1978.
- Groner E.* Die deutschen Kriegsschiffe 1815 — 1945. Band 1. — Munchen: Bernard&Graefe Verlag, 1982.
- Jacobsen A. R.* Scharnhorst. — Sutton Publishing, 2003.
- Koop G., Schmolke K.-P.* Die Schlachtschiffe der SCHARNHORST-Klasse. — Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1991
- Lenton H.T.* Navies of the Second World War. German Surface Vessels. — Garden City, 1966.
- Pertek J.* Rajdy niemieckich pancernikow. — Poznan, 1989.
- Taylor J.C.* German Warships of World War II. — London: Ian Allan Ltd, 1966.
- Watts A.J.* Loss of the Scharnhorst. — London: Ian Allan, 1970.
- Warship International, №2, 1979; №4, 1979; №1, 1980.
- Whitley M.J.* German Capital Ships of World War II. — London: Arms&Armour, 1989.
- Материалы сети Internet.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

- S.Breyer: с. 4 (внизу), 7, 28, 32 (вверху), 42, 43, 44 (два снимка вверху), 47 (два снимка внизу), 49 (вверху), 51 (внизу), 52 (внизу), 53, 54, 56, 57, 58, 59, 63 (справа), 73, 78, 98, 102.
- J.Malinowski: с. 4 (вверху), 26 (внизу слева), 55, 72, 74, 75.
- G.Koop, K.-P.Schmolke (Die Schlachtschiffe der SCHARNHORST-Klasse): 26, 30, 31, 32 (внизу), 33, 34, 35, 37, 38, 39, 45, 46, 47 (вверху), 49 (два снимка внизу), 50, 51(два снимка вверху), 61, 62, 68, 69, 70, 71, 81, 91, 92 (вверху), 93, 96, 97.
- N.Klador (Der Zerstorer Friedrich Ihn): с. 77, 79 (вверху), 84, 85,
- Imperial War Museum: с. 65, 86, 105.
- Bundesarchiv: с. 48, 52 (вверху), 99.
- Фото С.А.Балакина: с. 92 (внизу), 106, 109.
- Internet: с. 13, 44 (два снимка внизу), 63 (четыре снимка слева), 66, 67, 82, 83, 87, 88, 89, 94.
- Фотографии на вкладке — из коллекции Ярослава Малиновского (J.Malinowski), Польша.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- брт — брутто-регистровая тонна;
ВН — вертикальное наведение;
ГК — главный калибр;
ГН — горизонтальное наведение;
ДП — диаметральная плоскость;
кбт — кабельтов;
- КВЛ — конструктивная ватерлиния;
КДП — командно-дальномерный пост;
КО — котельное отделение;
МО — машинное отделение;
OKM (Oberkommando der Marine) — Верховное командование германского флота;

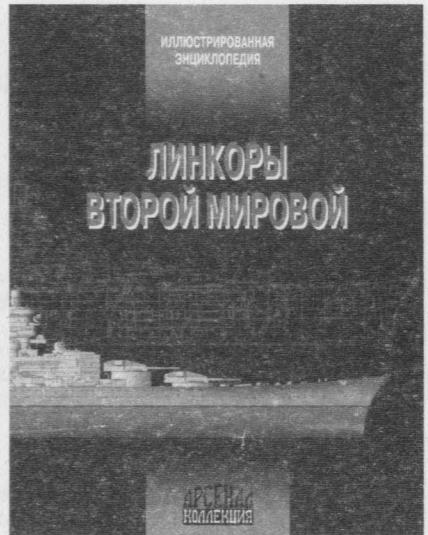
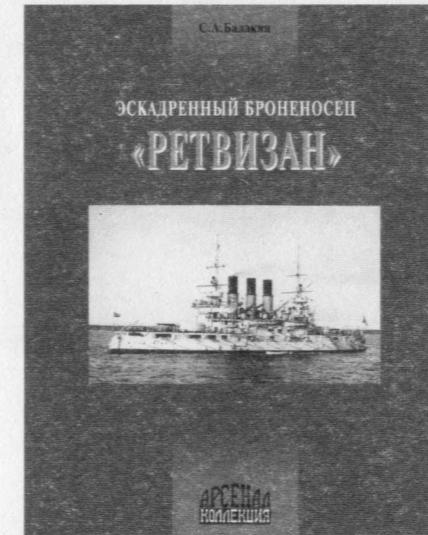
- ПВО — противовоздушная оборона;
ПТЗ — противоторпедная защита;
ПТП — противоторпедная переборка;
ПУВН — полный угол вертикального наведения;
ПУГН — полный угол горизонтального наведения;
ТВД — турбина высокого давления;
ТЗА — турбозубчатый агрегат;
ТНТ — тринитротолуол (тротил);
УАО — управление артиллерийским огнем;
шп. — шпангоут;
ЭУ — энергетическая установка.



АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

«Арсенал коллекция» — серия иллюстрированных военно-исторических монографий о различных образцах боевой техники.

В 2005 году вышли в свет:



Готовятся к печати:



Помимо военно-морской тематики, в рамках серии «Арсенал коллекция» планируется начать публикацию материалов о знаменитых танках и самолетах. Во всех изданиях читатель найдет подробное описание конструкции боевой техники и ее применения, оригинальные чертежи, цветные рисунки и уникальные фотографии.

Сулига Сергей Васильевич
Линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау»

Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»



ООО «Издательство «Язуа»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 23.12.2005.
Формат 84x108¹/₁₆. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 3000 экз.
Зак. № 2521.

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленных диапозитивов в ОАО «Тульская типография»
300600, г. Тула, пр-т Ленина, 109.