

ВЛАДИМИР КОФМАН



Карманные линкоры фюрера

КОРСАРЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА





«Карманные линкоры» – под таким прозвищем остались в истории эти оригинальные корабли, созданные германскими инженерами в межвоенный период. Найдя лазейку в условиях Версальского договора, немцы официально отнесли их к классу броненосцев, хотя на самом деле они являлись скорее тяжелыми крейсерами. Вооруженные очень мощной артиллерией главного калибра и оснащенные необычной дизельной силовой установкой, корабли типа «Дойчланд» считались одним из главных козырей Кригсмарине во Второй мировой войне. Благодаря огромной дальности плавания они идеально подходили на роль океанских рейдеров и стали настоящей «костью в горле» для лордов Адмиралтейства. Поэтому охота за «карманными линкорами» была одной из главнейших задач британского флота на протяжении всей войны...

ISBN 978-5-699-21322-1



9 785699 213221



ВЛАДИМИР КОФМАН

Карманные линкоры фюрера

КОРСАРЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2007

ББК 68.54
К74

АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Кофман В.Л.

К74 Карманные линкоры фюрера. Корсары Третьего рейха — М.:
Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 144 с.: ил.

ISBN 978-5-699-21322-1

«Карманные линкоры» — под таким прозвищем остались в истории эти оригинальные корабли, созданные германскими инженерами в межвоенный период. Найдя лазейку в условиях Версальского договора, немцы официально отнесли их к классу броненосцев, хотя на самом деле они являлись скорее тяжелыми крейсерами. Вооруженные очень мощной артиллерией главного калибра и оснащенные необычной дизельной установкой, корабли типа «Дойчланд» считались одним из главных козырей Кригсмарине во Второй мировой войне. Благодаря огромной дальности плавания они идеально подходили на роль океанских рейдеров и стали настоящей «костью в горле» для лордов Адмиралтейства. Поэтому охота за «карманными линкорами» была одной из главнейших задач британского флота на протяжении всей войны...

ББК 68.54



ISBN 978-5-699-21322-1

© В.Л. Кофман, 2007
© А.В. Дашьян, 2007 (графика, отмеченная знаком *Д*)
© ООО «Издательство «Коллекция», 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2007

СОДЕРЖАНИЕ

“ВЕРСАЛЬСКИЙ БАРЬЕР”	5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	17
Корпус и подводная защита	17
Бронирование	29
Вооружение	33
Энергетическая установка	40
Модернизации	42
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	47
“Адмирал граф Шпее”	47
“Дойчланд”/”Лютцов”	73
“Адмирал Шеер”	106
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	140
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	142

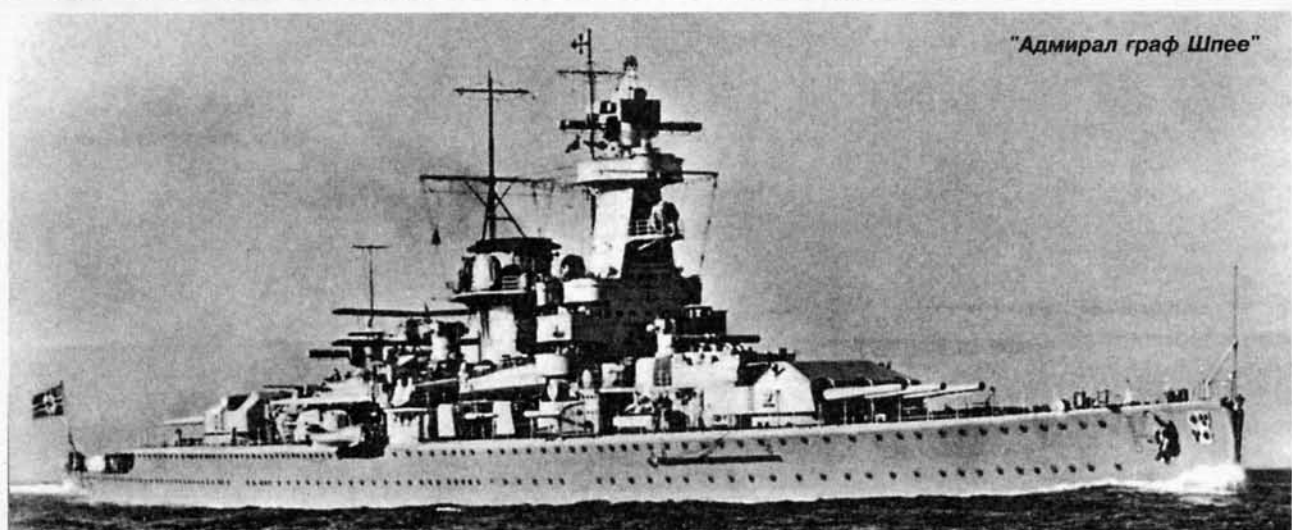




"Дойчланд"



"Адмирал Шеер"



"Адмирал граф Шпее"

"ВЕРСАЛЬСКИЙ БАРЬЕР"

Первая мировая война закончилась полным разгромом германского флота. Самые современные его корабли были затоплены экипажами в Скапа-Флоу, все относительно боеспособные единицы из числа оставшихся — розданы противникам и в большинстве своем отправлены на слом. Фактическое состояние дел победившие союзники закрепили юридически. По условиям мирного договора, предъявленного победителями 7 мая 1919 года и подписанного Германией двумя месяцами позже, 28 июня 1919 года в Версале, ей разрешалось иметь только 6 старых броненосцев, 3 типа "Дойчланд" ("Шлезен", "Шлезвиг-Гольштейн", "Ганновер") и 3 типа "Брауншвейг" ("Брауншвейг", "Эльзас" и "Гессен"). Остальные боевые корабли подлежали разборке на металл или передаче в торговые суда. Правда, еще 3 старых додредноута — "Церинген", "Лотринген" и "Пройссен" — оставались в качестве учебных и кораблей-целей на условиях разоружения. Далее, запрещалось иметь на кораблях орудия свыше 11 дюймов (280 мм); 12-дюймовки позволялись только для береговой обороны. К тому же численность личного состава флота лимитировалась 15-ю тыс. человек, что едва ли позволяло подготовить достаточное количество квалифицированных специалистов для развертывания во время войны.

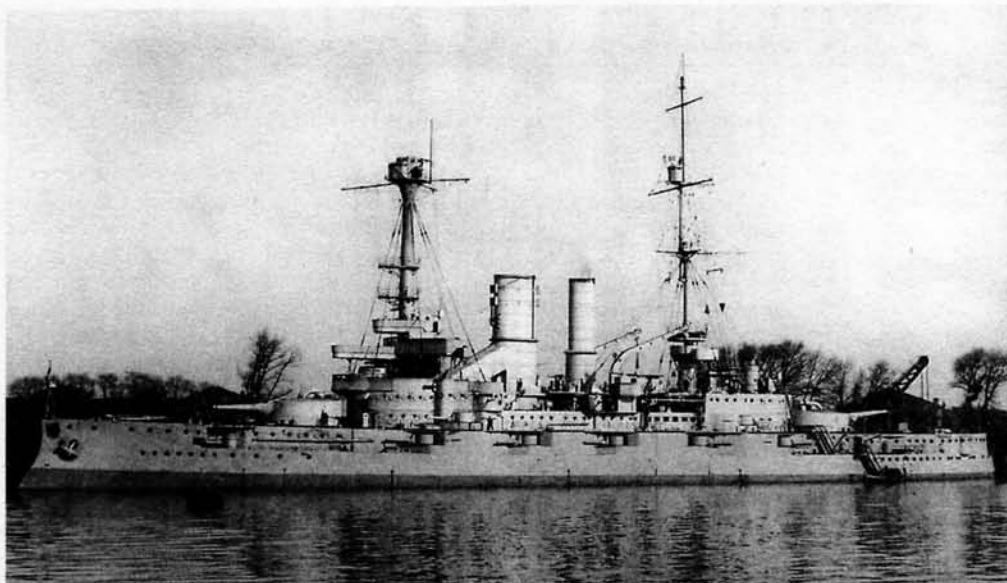
Мало отличавшиеся по техническим данным броненосцы могли составить единственную, но однородную эскадру. По задумкам членов Антанты мощь ее казалась достаточной для соблюдения баланса на Балтике; в частности, немцы вполне могли противостоять флоту Советской России, находившемуся в столь же неприглядном состоянии после гражданской войны и разрухи. С другой стороны, броненосцы Веймарской республики являлись совершенно несерьезным противником для любой морской державы из числа победителей.

Версальский договор не только фиксировал послевоенное состояние флота, но и предусматривал очень жесткие меры на будущее. В классе "линкоров" немцам разрешалось иметь в строю не более 6 судов, причем новые единицы не должны были превышать по водоизмещению 10 000 "длинных" тонн (1016 кг). При этом замена одного корабля другим разрешалась не ранее истечения 20-летнего срока службы первого, считая с момента спуска.

Ограничения Версальского договора казались союзникам безусловно достаточными. Однако они не заметили, что оставляют в, казалось бы, сверхнадежном "заборе", огородившем немецкий флот, несколько брешей. Во-первых, чрезмерная осторожность привела к тому, что в списках остались только очень старые суда додредноутского типа, спущенные на воду в 1902 — 1906 годах. Это означало, что уже с 1922 года Германия могла начать замену кораблей, а в 1926 году полностью обновить состав своего "линейного флота". Если бы победители рискнули оставить в составе послевоенных германских ВМС более новые единицы из числа уцелевших — например, ранние дредноуты, — то сроки перевооружения отодвинулись бы на начало 1930-х годов. Такие корабли все равно не стали бы серьезными соперниками для находившихся в строю, а тем более для строящихся сверхдредноутов, но они могли бы поглотить значительные средства совсем небогатой в те времена Веймарской республики на модернизацию. Однако желание победителей (прежде всего — Франции, имевшей не очень сильный флот, да еще и традиционного соперника на Средиземном море в лице Италии) полностью низвести бывшего врага пересилило столь тонкие рассуждения. Морские эксперты Антанты считали, что в любом случае будет легко парировать постройку новых германских судов созданием аналогичных своих. Ввиду кажущейся теоретической и практической невозможности создать в пределах 10 000 т водоизмещения одновременно защищенный, скоростной и хорошо вооруженный корабль, предельный калибр пушек будущих "германцев" не ограничивался.

Указанные соображения можно было бы признать вполне разумными, однако всего через пару лет мировое военное кораблестроение свернуло с вольной дороги и попало в рамки договорных ограничений. Вашингтонский договор 1922 года практически заморозил постройку новых линейных кораблей, каждый из которых приобрел особую ценность, а следующий по мощи класс крейсеров был ограничен не только водоизмещением (по интересному совпадению, теми же 10 000 "длинными" или английскими тоннами, что и Германия по Версале!), но и максимальным калибром орудий (203 мм). В результате побежденные получили редкую

**Броненосец
"Шлезия", 1926 г.
Устаревшие еще
накануне Первой
мировой войны,
корабли этого типа
вынужденно
оказались самыми
мощными боевыми
единицами
Рейхсмарине.**



возможность создавать свои боевые единицы в условиях менее жестких ограничений, чем сами победители. Более того, если бы немцам удалось создать проект, угрожающий существующему равновесию сил, бывшим союзникам пришлось бы тратить драгоценный линкорный тоннаж на то, чтобы парировать такой выпад.

Германские военно-морские круги не могли не попытаться использовать открывшийся шанс. Мысли о замене броненосцев-додредноутов появились уже в самом начале 1920-х годов, когда ни финансы, ни экономика еще не позволяли приступить к практической реализации задуманного. Экономика дошла до минимальной точки падения, в стране царил голод и инфляция. Особенно пострадали военные отрасли. Так, удалось сохранить в минимально дееспособном состоянии единственную государственную верфь в Вильгельмсхафене. (Заводы в Киле были разделены и потеряли часть оборудования.) Но и в таких условиях не прекращались работы по возрождению флота, пусть пока только на бумаге.

Для выбора типа нового корабля предстояло прежде всего определиться с возможными противниками. Послевоенная Германия недостатка в них не имела. С востока с ней граничила вновь воссозданная Польша, причем Данцигский коридор отсекал Восточную Пруссию, являясь постоянным "нарывом", который в любой момент мог прорваться военным столкновением. С запада лежала Франция — традиционный враг, оккупировавший левый берег Рейна. В число потен-

циальных неприятелей попадала и Советская Россия, и Бельгия, и даже северные соседи — Швеция и Дания. Все эти страны (кроме Франции) имели флоты ограниченной боевой мощи, состоявшие из более или менее устаревших кораблей с орудиями, не превышающими по калибру 11 — 12 дюймов. Что касается Франции, то немецкие морские теоретики считали, что она не рискнет посылать на Балтику свои дредноуты (которых после гибели "Франс" в 1922 году оставалось в строю только 6), ограничившись более старыми "переходными" броненосцами типа "Дантон". Поэтому наиболее резонным для Германии с этой точки зрения выглядел сильно вооруженный малый броненосец с орудиями максимального калибра.

Конструкторы приступили к работе еще в 1921 году, создав несколько чисто компоновочных вариантов. В 1923 году был проработан предварительный проект П/10 на максимально возможное водоизмещение 10 000 т и скорость 22 узла. Главное вооружение состояло из четырех 380-мм пушек. Вертикальное бронирование для корабля такого размера выглядело вполне внушительно: пояс в пределах цитадели имел толщину 200 мм. Правда, на прочие статьи нагрузки оставалось совсем немного. Бронирование палубы (30 мм) не соответствовало послевоенным стандартам, а средняя и зенитная артиллерия оказались сведенными до минимума (по 4 орудия). Тем не менее, подобный броненосец имел шанс на какое-то время стать "хозяином Балтики", поскольку заметно превышал по силам

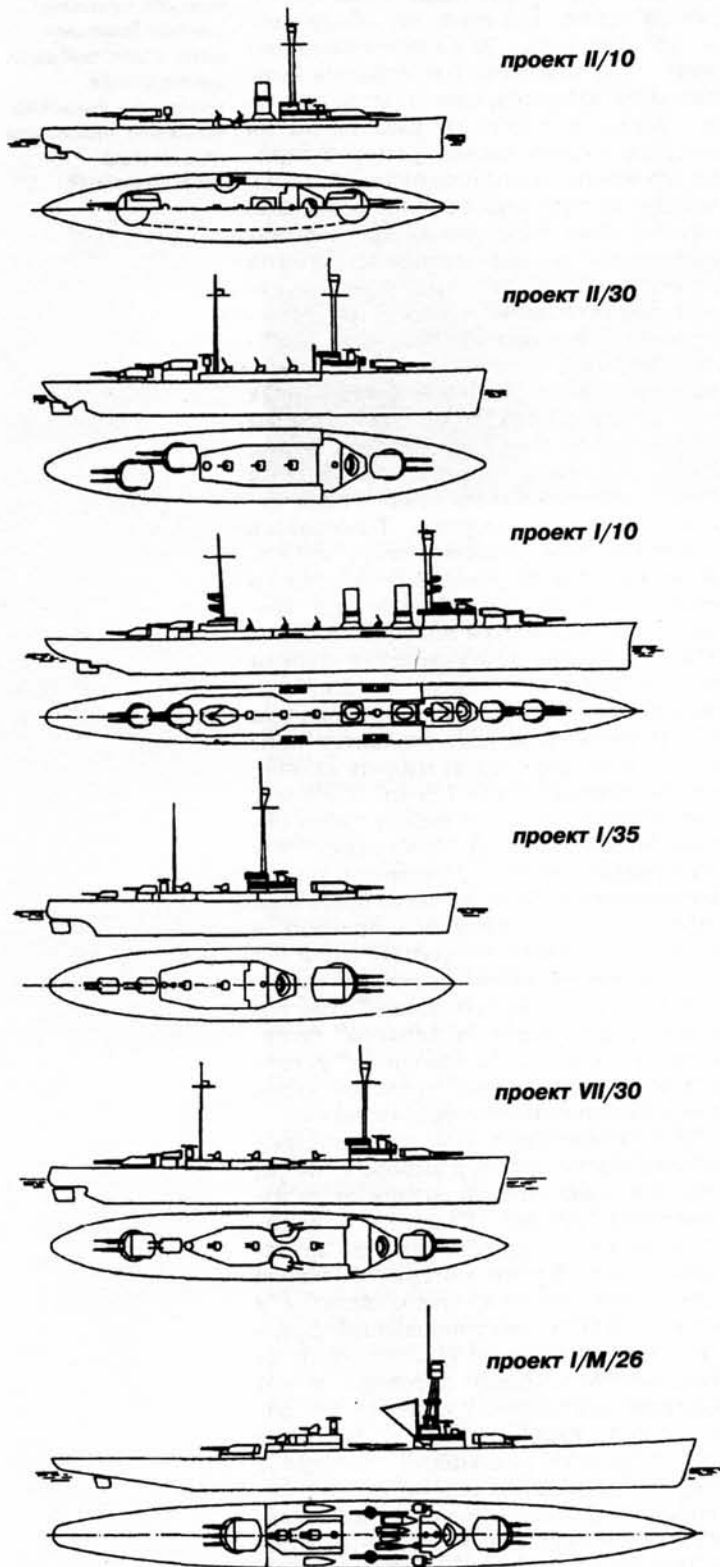
любой корабль Скандинавских стран и стал бы опасным противником для французских "дантонов". При полной замене 6 додредноутов на новый тип Германия могла претендовать на определенное восстановление своей роли в качестве европейской морской державы. Однако именно в этой формулировке и таится причина отказа от броненосца-монитора. Наличие полубака не компенсировало малую мореходность короткого и широкого корабля с низким бортом, который мог эффективно использоваться только вблизи берегов. Низкий борт диктовался огромным весом пары двухорудийных 15-дюймовых башен, их просто нельзя было приподнять выше без угрозы для устойчивости. Тем не менее, работы над броненосцем-монитором продолжались. Конструкторы перепробовали большое число вариантов вооружения, защиты и скорости, но из данной схемы (в итоге "раздвоившейся" на варианты "А" и "В") реально ничего выжать не удавалось. По официальной версии представитель флота не удовлетворяла защита, однако главной причиной стало нежелание ограничивать свои возможности рамками береговой обороны. Всего через 5 лет после крушения военные круги подумывали о грядущем восстановлении роли страны как мировой державы.

Альтернативой сильно вооруженному и медленному броненосцу стал 10000-тонный крейсер. Немецким конструкторам принадлежит пальма первенства в разработке вполне приемлемого проекта "вашигтонского" крейсера, эскизные чертежи которого появились в начале 1923 года. Ввиду недостатка времени и средств инженеры сильно не мудрствовали, просто увеличив в размерах последний вариант своего легкого крейсера и разместив на нем 4 двухорудийные башни (проект I/10). Получился увеличенный "Эмден", практически неотличимый по внешнему виду от первого проекта этого корабля, но с заменой 150-мм орудий на 210-мм. Силовая установка состояла из двух турбин общей мощностью 80 000 л.с., что позволило бы достичь 32-узловой скорости. Вновь моряки остались недовольными защитой, состоявшей из 80-мм пояса и 30-мм палубы со скосами к нижней кромке бортовой брони, хотя, как показала история, эти данные выглядели просто замечательно на фоне "жестянок" — 8-дюймовых крейсеров первого поколения всех основных морских держав — Англии, Франции, США и Италии. Более того, когда Германия вновь вернулась к вопросу о тяжелом крейсере,

итогом многолетних усилий стал "Адмирал Хиппер", имевший формально те же основные характеристики, в частности, бронирование. Конечно же, оборудование корабля конца 30-х годов сильно отличалось от возможного оснащения "версальского" крейсера, однако мало сомнений в том, что немцам удалось бы на практике создать весьма удачный вариант и в конце предыдущего десятилетия. Но отказ от него также вполне объясним: даже хороший 8-дюймовый крейсер становился всего лишь одним из многих единиц этого класса в мире и не мог существенно угрожать морскому могуществу бывших противников. С другой стороны, такой океанский корабль казался мало полезным для обороны собственных берегов, поскольку вести бой с любым линкором, даже из числа додредноутов, он не мог. Усилия проектантов зашли в тупик, и интенсивность работ в последующие два года резко упала. Требовалось свежее решение, становившееся все более ясным по мере появления сведений о первых "вашигтонских" крейсерах. Новый толчок разработки получили в конце 1924 года, когда к руководству флотом пришел адмирал Ценкер, бывший командир "Фон-дер-Танна" в Ютландском бою. Пересмотр ранних вариантов привел к выводу, что следует избрать калибр, промежуточный между 150-мм и 380-мм, и подобрать скорость и защиту таким образом, чтобы будущий "броненосец" мог легко уходить от 20 — 23-узловых линейных кораблей и столь же легко брать верх в поединке с 8-дюймовым крейсером, а при необходимости — вступать в бой и с более существенным противником — например, с тем же "Дантоном". Так родилась идея "карманного линкора", по сути своей такого же "договорного" корабля, как "вашигтонские" крейсера. Осталось только грамотно реализовать ее.

Дело осложнялось тем, что проблема заключалась не просто в выборе калибра, а еще и в практической возможности изготовления орудий. Главный и единственный производитель тяжелой артиллерии флота Крупп потерял большую часть своих заводов, находившихся в Рурской области, оккупированной французскими войсками по условиям того же Версальского мирного договора, и мог гарантировать поставку не более чем одного ствола калибром 280 — 305 мм в год. Суровая реальность заставила конструкторов двумя годами раньше использовать в своих проектах уже имевшиеся в наличии 210-мм и 380-мм пушки. Все это грозило стать наиболее суще-

**Германские проекты боевых кораблей,
разработанные в 1920-е гг.**



ственным препятствием на пути воплощения в металле идеи "карманника", однако немцы еще до Гитлера продемонстрировали отличное политическое чутье, включив головную единицу в бюджет 1926 года — невзирая на то, что вопрос об артиллерии главного калибра оставался открытым как по выбору калибра, так и по производственным вопросам. Действительно, уже в июле 1925 года Франция вывела войска из Рурской области, а вопрос о согласии бывших союзников по Антанте на 11- или 12-дюймовый калибр для германских кораблей более не возникал.

Однако на пути реализации проекта оставались препятствия финансового и "идеологического" характера. 1926 год пришлось пропустить: вместо "броненосца" был заказан легкий крейсер "Кельн" и 3 эсминца. Вместе с тем прошедшие в том же году общевфлотские маневры позволили наконец определиться с главной артиллерией. Высшие офицеры, ранее настаивавшие на 305-мм калибре, как минимально приемлемом, убедились, что скорость корабля и удобства управления огнем являются более важными тактическими параметрами. Все возражения против 280-мм пушек были сняты, и дальнейшее проектирование велось уже только на основе 6 орудий этого калибра. Между тем необходимость срочной замены старых броненосцев стала просто совершенно необходимой даже вне зависимости от притязаний. В 1927 году на содержание единиц флота пришлось выделить 6 миллионов марок, из которых четверть приходилась на 2 броненосных "старика" — "Гессен" и "Эльзас".

Настоящим "крестным отцом" "карманных линкоров" стал именно Ценкер. 7 марта 1927 года на стол руководителя ВМФ легли три окончательных варианта будущего "станового хребта" флота Веймарской республики, все водоизмещением 10 000 т. Вариант "А" представлял собой броненосец-монитор с четырьмя 380-мм орудиями, 250-мм главным поясом и 18 узлами скорости. Вариант "В" являл его разновидность: при несколько более высоком борте калибр артиллерии снижался до 305 мм при том же числе орудий, а в паре "защита-скорость" имелся выбор между 250-мм поясом и 18 узлами и весьма оригинальным сочетанием 200-мм брони и 21 узлов хода. Наконец, вариант "С" представлял собой исходный вариант "карманного линкора" с шестью 280-мм орудиями главного калибра, 100-мм броней пояса и 26 — 27-узловой скоростью. В выборе участвовали 4 ад-

мирала. Помимо самого Ценкера это были три высших офицера: вице-адмиралы Моммзен (командующий действующим флотом), Бауэр и Редер (командующие силами Северного и Балтийских морей соответственно). Любопытно, что единственным сторонником броненосца-монитора выступил именно будущий командующий "большим флотом" Редер. Остальные три участника совещания высказались за "крейсерский вариант С". Сам Ценкер не колебался и уверенно подписал выбор — свой и большинства. Теперь конструкторы могли приступить уже к предметной проработке.

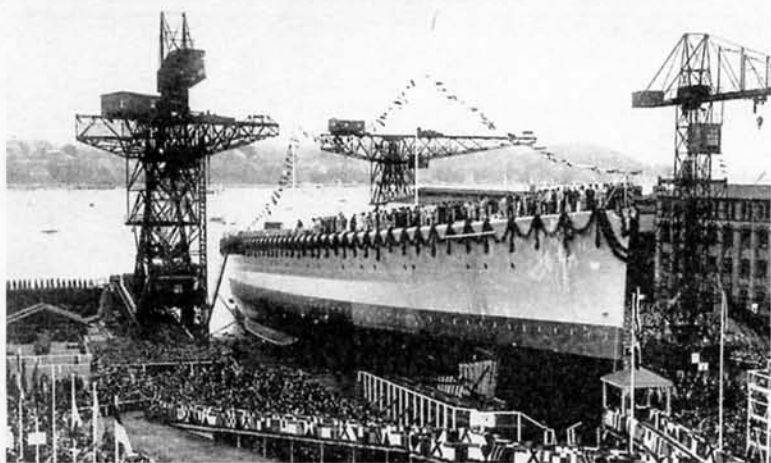
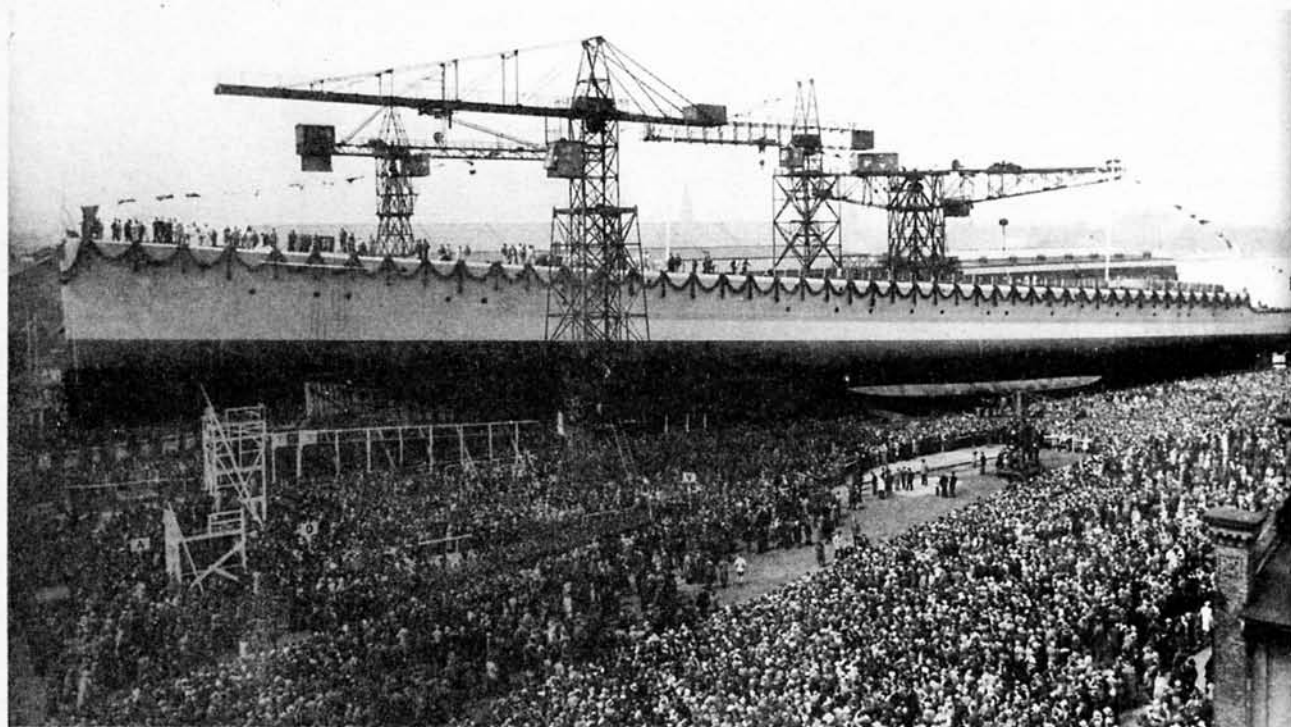
Разработанный в 1926 году проект I/M/26, ставший тем самым вариантом "С", имел все основные признаки будущего "карманного линкора" — две трехорудийные башни в оконечностях и высокую скорость. Более того, он по ряду аспектов выглядел предпочтительнее появившегося впоследствии реального корабля. В частности, толщина пояса составляла 100 мм, а в качестве второго калибра предполагалось иметь восемь 120-мм (затем 127-мм) универсальных орудий, из которых на каждый борт могли стрелять 6. Очертания корпуса выглядели более "крейсерскими": полубак в носу имел характерный для современных судов подъем, а форштевень — значительный наклон. Передняя башня была заметно сдвинута в корму, а задняя размещалась на верхней палубе (полубак кончался перед ее барбетом).

Однако столь красивые на бумаге суда редко удается полностью осуществить в металле. Вскоре выяснилось, что проект "не влезает" в 10 000 т и необходимо чем-то жертвовать. Вместе с тем поступили первые (как обычно — противоречивые) требования от ВМФ. В результате многочисленных переработок, выполненных в следующие полтора года под руководством инженера доктора Пауля Прессе, очертания корпуса заметно изменились: он стал более "приземистым", лишился эффектного и весьма практичного с точки зрения мореходности носа, зато кормовая башня поднялась на палубу выше. Проработка расположения дизелей привела к тому, что передняя башня заметно сдвинулась в нос, увеличивая длину цитадели. Весьма существенные изменения претерпело вспомогательное вооружение. Флотские круги настояли на включении в его состав 150-мм противокорабельных орудий и 88-мм зенитных пушек вместо куда более логичного и перспективного единого универсального калибра. Столь консервативное решение стало одной из

характерных (и несомненно отрицательных) черт всех последующих немецких линейных кораблей, но особенно зримо его недостатки просматривались в ограниченных по размерам "карманных линкорах". Средняя часть корпуса оказалась буквально загроможденной вооружением, защита которого ограничивалась легкими щитами. Флот настоял также на торпедных аппаратах: при такой компоновке их удалось разместить только на верхней палубе позади задней башни. Пострадало и бронирование: толщина главного пояса уменьшилась со 100 мм до 60 мм; правда, радикально изменилась сама схема защиты, подробнее описанная ниже.

Большой промежуток времени, прошедшего между составлением предварительного эскиза I/M/26 и принятием окончательного проекта, вызван не только причинами инженерного характера. Финансирование нового строительства флота хотя и шло бурными темпами (рост с 30 млн. марок в 1924 году до примерно 70 млн. в 1927-м), но все еще оставалось недостаточным для полной реализации всей кораблестроительной программы. Особенно сильно протестовали коммунисты, выдвинувшие лозунг: "Еда для детей, а не броненосный крейсер!" (Изначально будущий "Дойчланд" предназначался именно для "замены" линейных крейсеров и получил именно такое обозначение. Однако для более строгого следования условиям Версальского договора по настоянию Ценкера было запрещено употреблять термины "линейный корабль" или "крейсер". Так "карманные линкоры" официально стали "броненосцами". И лишь в декабре 1939 года их переклассифицировали в тяжелые крейсера.)

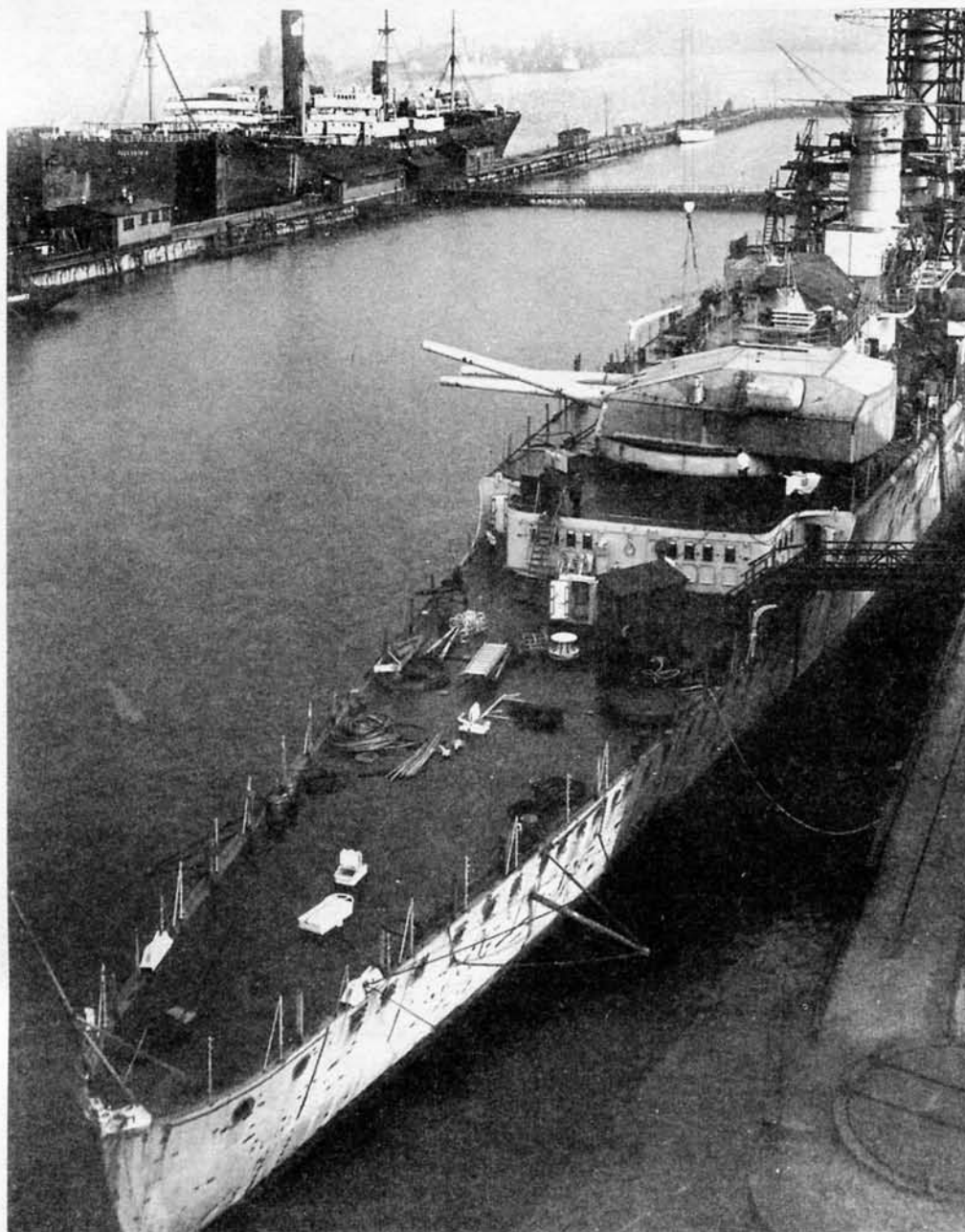
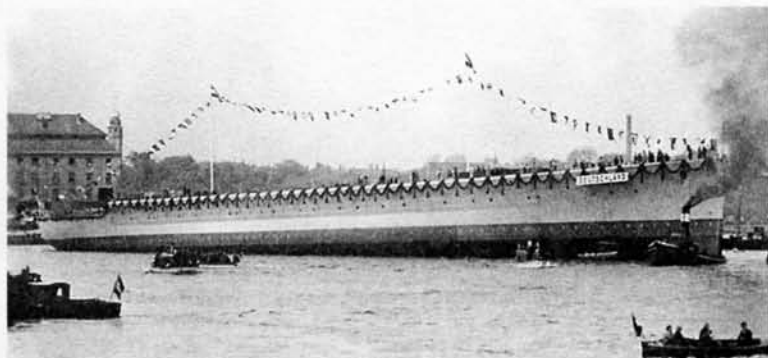
Окончательно постройку корабля удалось профинансировать только к 1929 году. Заказ на "броненосец А" был выдан фирме "Дойче Верке" в Киле 17 августа 1928 года, а его официальная закладка состоялась в следующем году 9 февраля под заводским номером 219. Постройка этого во многом пионерского корабля, которой руководил директор отдела кораблестроения Лофлунд и его помощники Мальзиус и Зенст, протекала в среднем темпе, что во многом обуславливалось проблемами, связанными с недостатком кадров и оборудования. За спуском корпуса на воду 19 мая 1931 года последовала достройка на плаву, затянувшаяся еще на 2 года. Корабль, получивший громкое имя "Дойчланд", был принят комиссией 1 апреля 1933 года, но



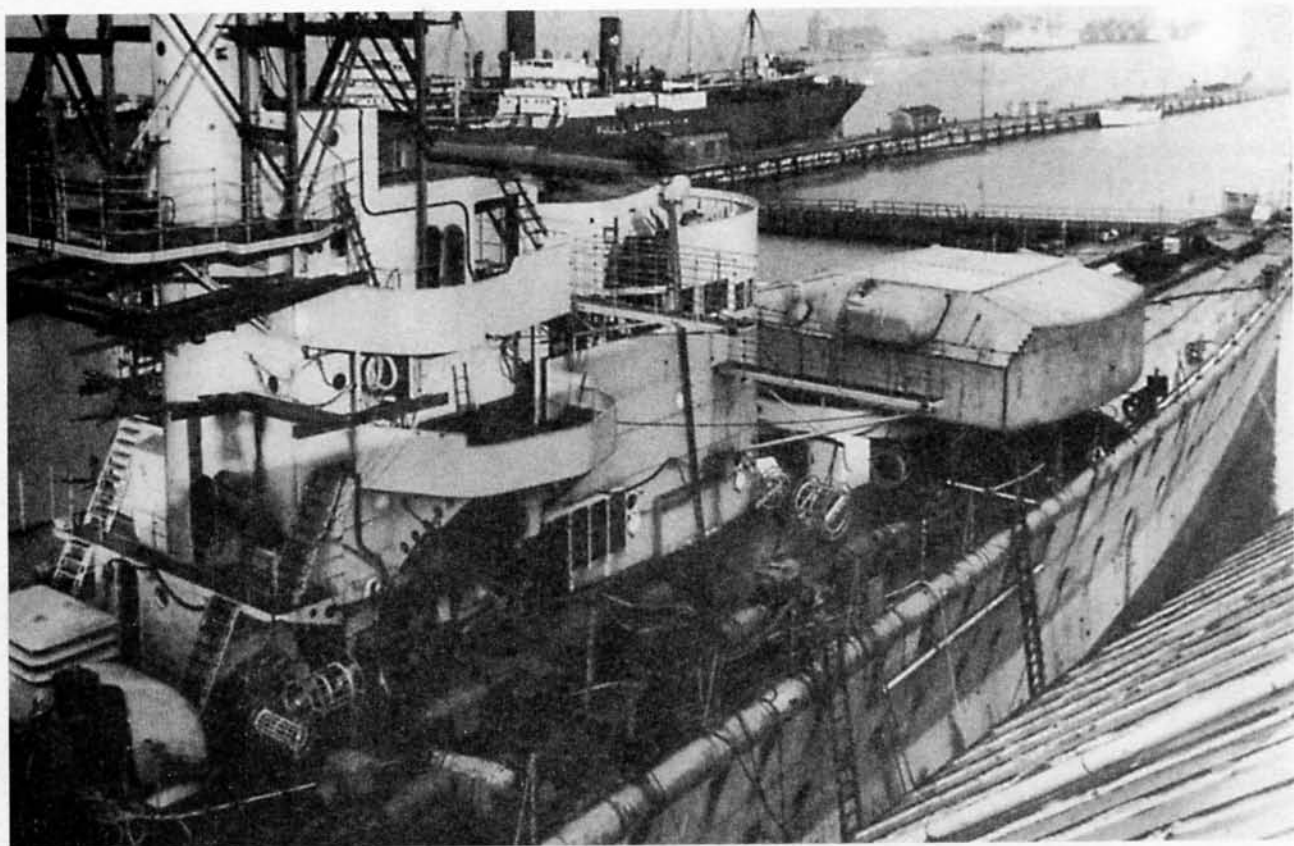
еще изрядное время проходил испытания с последующими доделками.

Между тем потенциальные противники Германии просто не могли остаться равнодушными к его созданию. Специалисты прекрасно понимали, что "щель" между требованиями Версальского и Вашингтонского договоров позволила создать принципиально новый класс крупных боевых кораблей. О "Дойчланде" много писали в военно-морской литературе начала 1930-х годов. Так, в "Советской военной энциклопедии", из которой в связи с последующими репрессиями среди авторов и редакторов вышло всего 2 тома, да и те по возможности уничтожались, германскому кораблю посвящалась специальная статья — "А", или "Броненосец А". Внимательно изучали анти-Версальское решение и в Швеции, где рассматривались возможные варианты "асимметричного ответа". Однако наиболее сильной и предметной оказалась реакция Франции, где в спешном порядке готовился ответный проект — 17 000-тонный "линейный крейсер" с вооружением из шести 305-мм орудий в трех башнях и броней 150 мм. Давний противник стремился упредить возможную опасность: чертежи "броненосца А" только проходили стадию приемки, когда французы уже подумывали о размещении заказа на первый такой корабль, который планировалось ввести в строй в 1931 го-

ду, то есть одновременно с предполагаемой готовностью первого немецкого корабля! Помимо того, что "ответный ход" во многом смахивал на блеф, вновь политические обстоятельства оказались на стороне Германии. В соответствии с протоколом Лондонской морской конференции 1930 года мораторий на постройку новых линкоров был продлен на 5 лет, а общий тоннаж "вашигтонских" крейсеров резко ограничен. Хотя Франция и Италия отказались подписать соглашения (главным предлогом оставалась



"Дойчланд" в ходе достройки в Киле. Вверху: корпус "Дойчланда" после спуска на воду. На стр.10: 19 мая 1931 г., церемония спуска на воду.



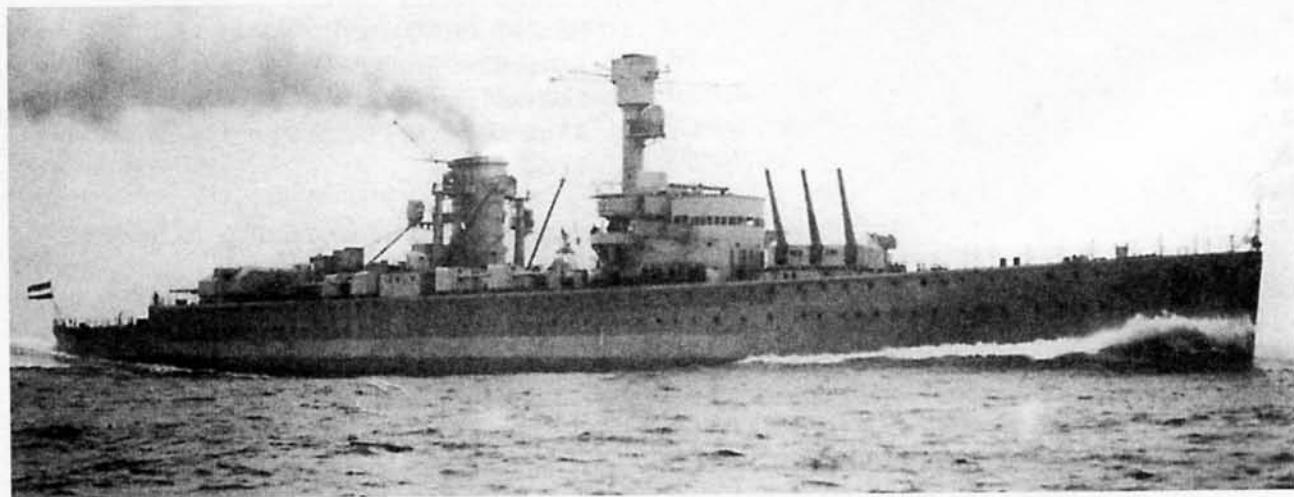
**"Дойчланд" в ходе
достройки.**

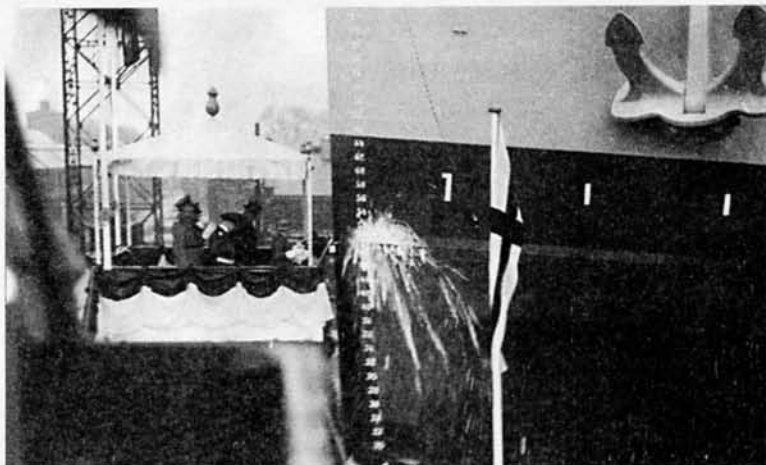
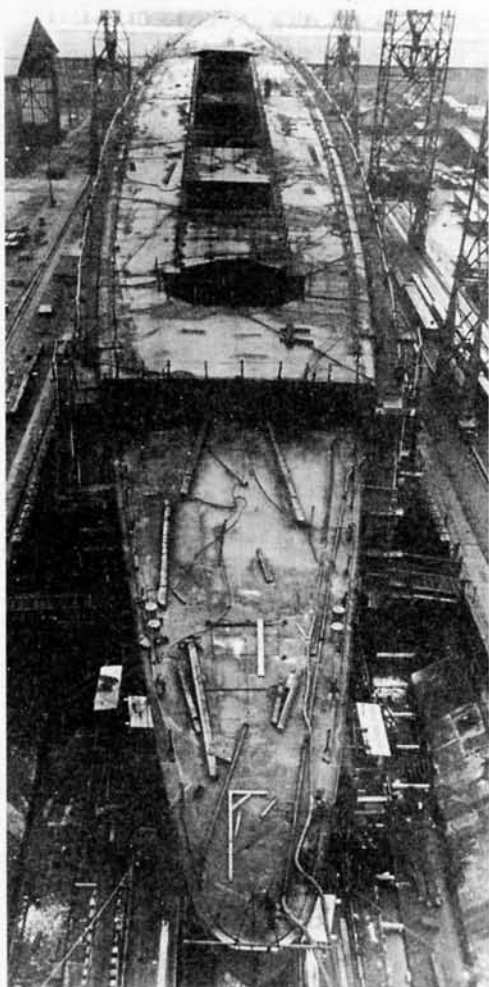
именно постройка "карманных линко-
ров" Германией), им пришлось считаться
с мнением более сильных держав. В ито-
ге французский ответ вылился в создание
"Дюнкерка" и "Страсбурга", безусловно
превосходивших "Дойчланд" по всем па-
раметрам, однако значительно более до-
рогих и к тому же ориентированных на
других противников.

**"Дойчланд" на
испытаниях.**

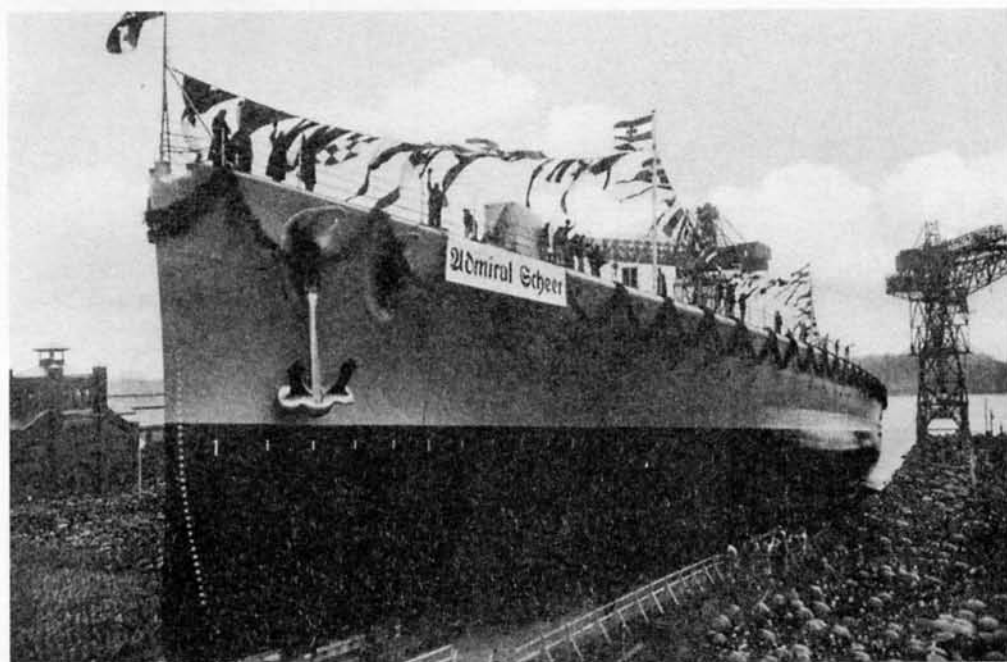
Веймарская республика не дрогнула и
продолжала постройку второго "бронь-

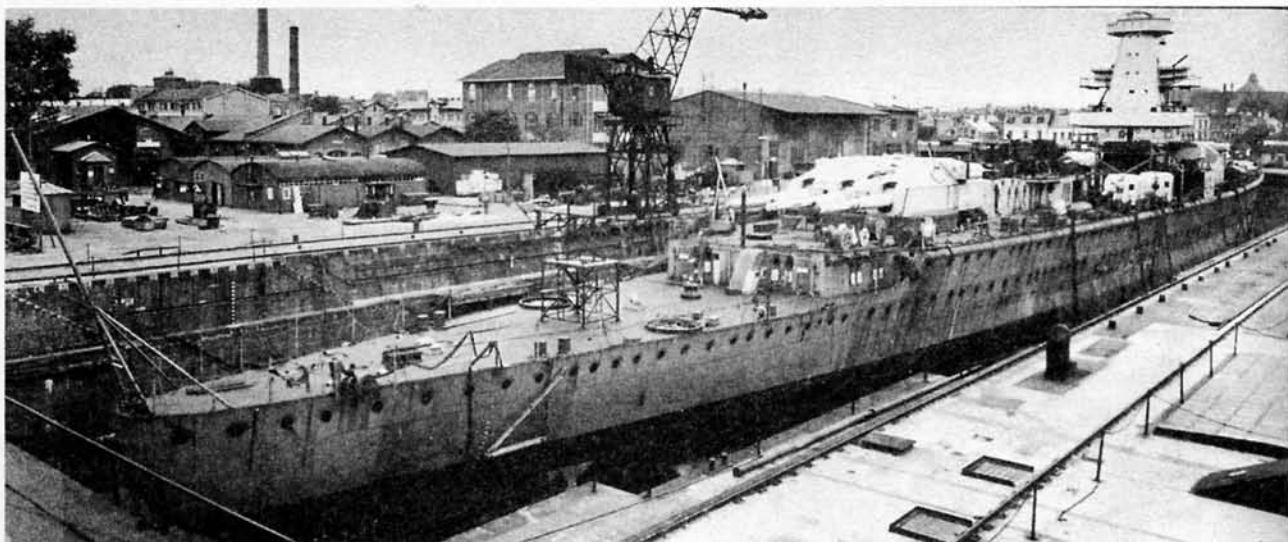
носца В", мотивируя свое решение тем,
что даже при полном осуществлении
программы немецкий флот не сможет уг-
рожать своим соседям. Значение про-
граммы уже заметно вышло из области
чисто военной и перешло в область по-
литики. Отказ от "карманных линко-
ров" немцы были готовы дать только в ответ
на исключение из составов флотов всех
стран подводных лодок и уничтожение
бомбардировочной авиации. Несомненно



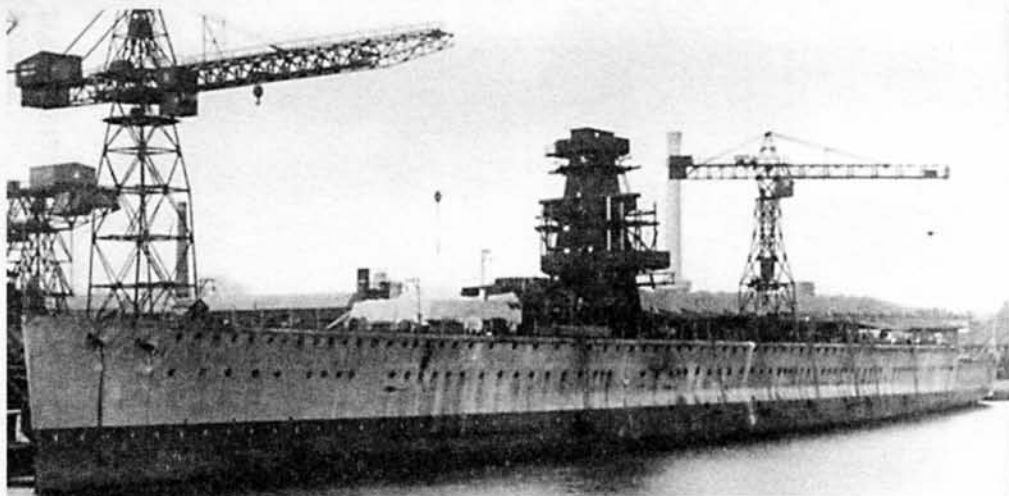


*С л е в а: корпус "Адмирала Шеера" на стапеле, 1 октября 1932 г.
В в е р х у и в н и з у: торжественный спуск "Адмирала Шеера" на воду, 1 апреля 1933 г.*





**Вверху
и справа:
"Адмирал Шеер" в
достройке на плаву,
1934 г.**

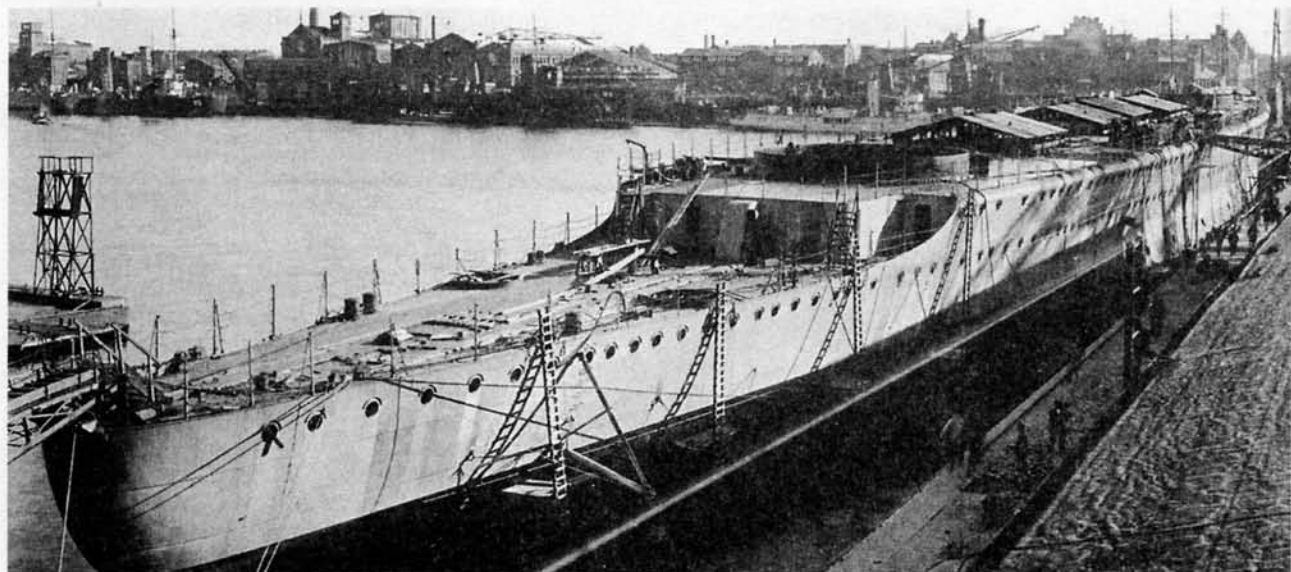


**Спуск на воду
"Адмирала графа
Шпее",
30 июня 1934 г.**

лукавость столь нереального предложения, однако провокация сыграла свою роль. Немцы записали себе в актив еще одно политическое очко, а постройка серии продолжалась.

Вторая единица, будущий "Адмирал Шеер", была заказана в начале 1931 года. Закладка на государственной военной верфи в Вильгельмсхафене состоялась 25 июня того же года. Стапельные работы заняли практически столько же времени, как и в случае головного корабля, но достройка на плаву происходила значительно быстрее.

Далее в осуществлении программы строительства "броненосцев" наступила некоторая пауза. Хотя предварительными планами закладка следующей единицы предусматривалась на начало 1932 года, заказ на "корабль С" не был выдан до августа. Руководство флотом не могло не отреагировать на скорое появление на

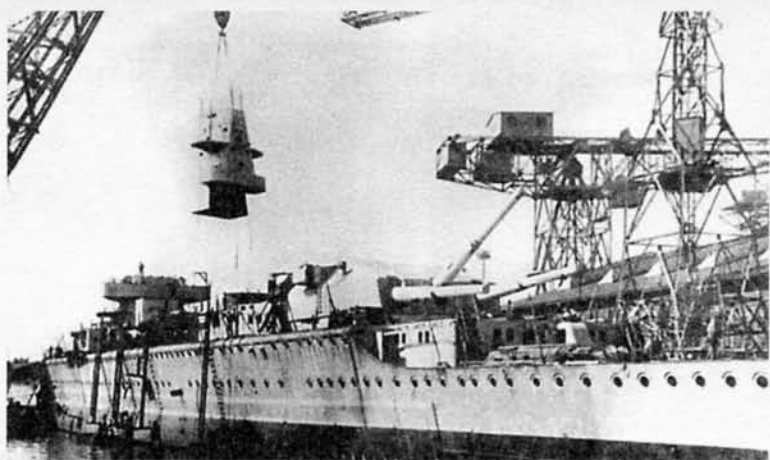


сцене "Дюнкерка". Рассматривалось несколько вариантов изменения проекта, позволявших хотя бы отчасти парировать угрозу со стороны абсолютно превосходящего противника. Самым очевидным решением являлось увеличение скорости до 30 — 31 узла, что в теории позволяло если и не уйти от противника, то хотя бы и не сблизиться с ним. Однако в рамках версальских ограничений реализовать идею казалось возможным только за счет вооружения, которое уменьшалось до восьми или девяти 210-мм орудий. Тем самым замыкался порочный круг с возвратом к некогда полностью отвергнутому проекту 1/10. Напротив, усиление вооружения приводило к тому или иному варианту броненосца-монитора. В итоге было принято вполне мудрое решение — не менять общую кораблестроительную стратегию и строить третий корабль по тому же основному проекту с внесением изменений, родившихся в ходе создания предшествующих единиц.

18 августа 1932 года был наконец выдан заказ, а 1 октября "броненосец С" заложили на госверфи в Вильгельмсхафене на стапеле, освободившемся после спуска "Шеера". Последний "карманный линкор" получил следующий за своим систершипом построечный номер 124. 6 января 1936 года "Адмирал граф Шпее" вошел в состав флота Германии.

"Адмирал граф Шпее" в достройке.

На среднем и нижнем снимках соответственно запечатлены моменты установки на корабль носовой надстройки и кожуха дымовой трубы. Последний на обоих "адмиралах" был несколько шире, чем на головном корабле серии.



Тактико-технические характеристики "карманных линкоров"

	Deutschland (Lutzov)	Admiral Scheer	Admiral Graf Spee
Заложен	5.2.1929	26.6.1931	1.10.1932
Спущен на воду	19.5.1931	1.4.1933	30.6.1934
Вступил в строй	1.4.1933	12.11.1934	6.1.1936
Верфь	"Дойче Верке", Киль	Госверфь ВМФ, Вильгельмсхафен	Госверфь ВМФ, Вильгельмсхафен
Строительный номер	219	123	125
Стоимость, млн. марок	80	90	82
Водоизмещение, метр. т:			
стандартное	10770	11735	12540
нормальное проектное	12630	13660	14890
нольное	14520	15423	16275
Длина максимальная, м	186,0/187,9*	186,0/187,9*	186,0
Длина по ватерлинии, м	171,7	171,7	171,7
Ширина максимальная, м	20,69	21,34	21,65
Осадка при старнд./ полном водоизмещении, м	5,78/7,25	5,78/7,25	5,80/7,34
ГЭУ	Восемь 9-цилиндровых дизелей M-9Zu42/58, макс.мощн. агрегата 7100 л.с. при 450 об/мин		
Мощность проектная/ на испытаниях, л.с.	54000/48390	54000/52050	54000/
Скорость проеткная/ максимальная на испытаниях, уз.	26,0/28,0	26,0/28,3	26,0/28,5
Запас топлива максимальный, т	2750	2410	2500
Расчетная дальность плавания, миль (при скорости, уз.)	10000(20) 16600(14) 17400(13)	9100(20)	8900(20)
Вооружение	6 (2 x 3) 283/52-мм, боезапас 105 выстр./орудие, максимальный 120 выстр./орудие		
Главный калибр	8 (8 x 1) 150/55-мм, боезапас 100 выстр./орудие, максимальный 150 выстр./орудие		
Вспомогательный калибр	6 (3 x 2) 88/75-мм 6 (3 x 2) 88/75-мм 6 (3 x 2) 105/65-мм 6 (3 x 2) 105/65-мм 6 (3 x 2) 105/65-мм		
Тяжелые зенитки: изначально	боезапас 500 выстр./орудие		
после модернизации	8 (4 x 2) 37/65-мм, боезапас 2000 выстр./орудие		
Зенитные автоматы	8 (2 x 4) 533-мм, восемь торпед		
Торпедные аппараты			
Бронирование, мм			
Главный пояс			
(верхний/нижний ряд плит)	80/50	50/80	80 — 100
Внутренняя броневая переборка	10 — 45	40	40
Верхняя палуба	18	17	17
Броневая палуба	30 — 45	40 — 45	20 — 70
Башни ГК			
лоб	140	140	140
бока	75—80	75—85	75—85
крыша	50—85—105	60—85—105	60—90—105
задняя плита	170	170	170
Барбеты ГК	100	125	125
Средняя артиллерия	10	10	10
Боевая рубка (бока/крыша)	140/50	150/50	150/50
Коммуникационная шахта	60	60	60
Задняя боевая рубка	60	60	60
КДП	15 — 20	20 — 50	20 — 50

* — до/после модернизации

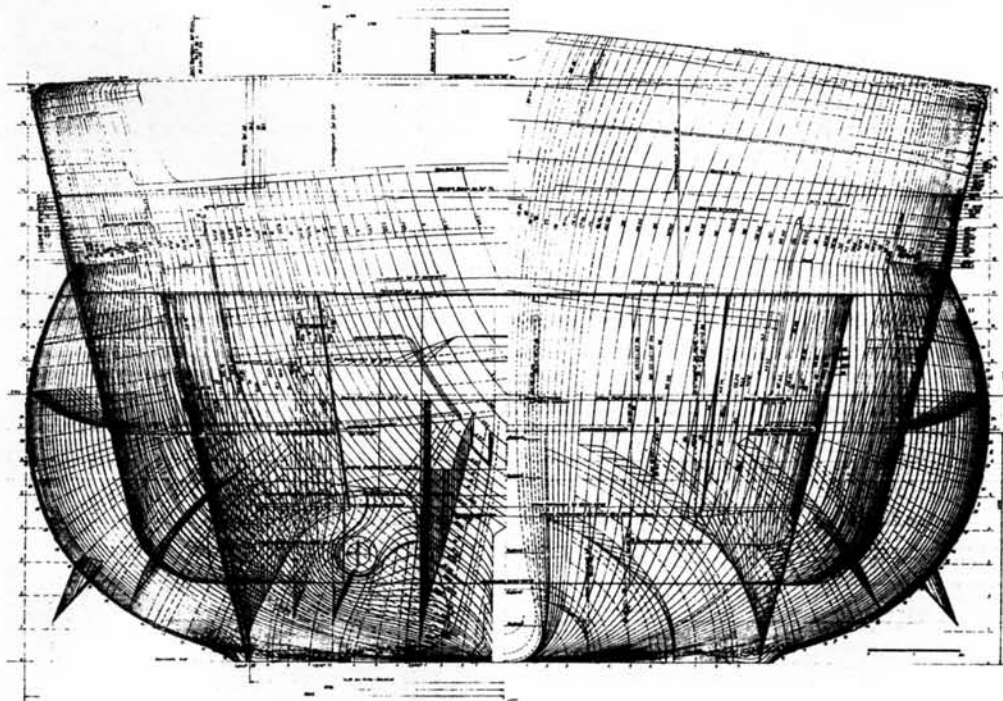
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус и подводная защита

Корпус "карманных линкоров" создавался с использованием ряда новых технических решений, впервые примененных в истории германского кораблестроения. При их создании наиболее критическим фактором являлся вес, поэтому инженерам пришлось предусмотреть возможные меры для его снижения. В литературе широко распространены сведения о том, что уже первый корабль серии "Дойчланд" строился чуть ли не целиком с использованием электросварки и широким применением легких сплавов. Это не вполне так: на первой единице цельносварной являлась только передняя оконечность в нос от 150-го шпангоута (В германском флоте нумерация шпангоутов и отсеков велась с кормы) и только на уровне верхних палуб, а также надстройки. В остальном использовалась смешанная система крепления — листы обшивки сваривались по краям и одновременно приклепывались к системе набора, которая изготавливалась аналогичным способом. Даже такие на первый взгляд малоответственные конструкции, как боковые кили, изготавливались с дублированием сварки и клепки. При постройке последующих единиц применялась та же технология, но с постепен-

ным увеличением доли электросварки до почти 90% на "Шпее". Достигнутый результат можно считать вполне удовлетворительным. В отличие от легких крейсеров типа "К", на которых разработчики в значительно большей степени ориентировались на сварку, у "карманных линкоров" не было серьезных проблем с надежностью конструкций корпуса — они создавались с дальней перспективой океанских рейдов, и соображения прочности играли далеко не последнюю роль.

Корпус выполнялся по продольной схеме, но с большим количеством мощных продольных связей, проходивших почти по всей длине корабля. Их наличие было весьма важным, поскольку "броненосцы" имели довольно большую шпацию — 1,5 м. Киль простирался от 6-го до 173-го шпангоута, а по бокам от него шло по 5 стрингеров разной длины. Если ближайший к килю стрингер размещался между теми же шпангоутами: 6-м и 173-м, то 2-й шел только от 27-го шпангоута, 3-й — от 71-го шпангоута до 116-го. Внизу он переходил в конструкцию бокового киля, который представлял собой полую балку высотой 1,2 м из 8-мм стали. Сверху стрингер продолжался в виде внутренней броневой продольной переборки, образуя мощную коробчатую структуру, обеспечивавшую основу



Теоретический
чертеж корпуса
"Дойчланда".



“Дойчланд” на завершающем этапе ходовых испытаний, 27 февраля 1933 г. На снимке хорошо виден излом борта в месте сопряжения булей с обшивкой корпуса.

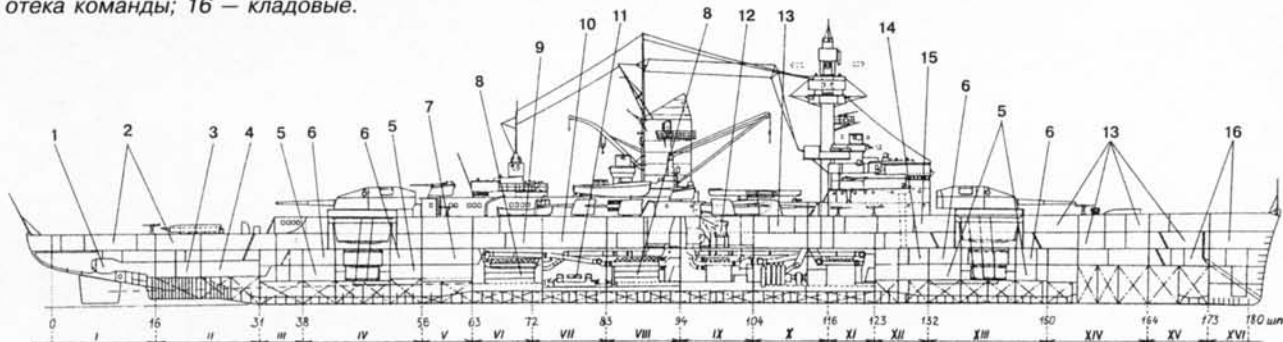
жесткости нижней части корпуса. Между 41-м и 154-м шпангоутами шел 4-й стрингер, а 5-й — между 63-м и 113-м. На большей части длины они образовывали структуру широкого двойного борта, выполненного в виде полукруглой наделки — буля. При относительной легкости конструкции були обеспечивали большую ширину подводной части корпуса, что благотворно сказывалось на остойчивости, и являлись основой противоторпедной защиты, пусть и в ограниченных пределах. Высота двойного дна варьировалась в широких пределах по длине корабля, принимая максимальное значение в районе погребов боезапаса и в носовой части, что усиливало защиту этих важных частей от подводных взрывов и навигационных аварий. Двойное дно простиралось почти по всей длине корпуса (92%).

“Броненосцы” имели умеренное соотношение длины к ширине (около 8,8). Полнота по мидель-шпангоуту составляла 0,89, а коэффициент полноты ватерлинии — 0,68 (при стандартном водоизмещении).

Основу прочности части корпуса между внутренним дном и броневой палубой составляли 2 продольные переборки, внешняя и внутренняя. Первая толщиной 10 мм продолжалась от 42-го по 137-й шпангоут и имела наклон нижней кромкой в глубь корпуса в 13,5°. Вторая выполнялась из никелевой броневой стали и шла параллельно внешней. На головном корабле серии ее толщина составляла 45 мм, а на “Шеере” и “Шпее” — 40 мм, но при улучшении качества материала. Трудности, возникавшие при сварке крупных плит, из которых монтировалась броневая переборка

“Лютцов” (бывший “Дойчланд”) после модернизации 1940 г.:

1 — румпельное отделение; 2 — офицерские каюты; 3 — помещение электропривода рулевого устройства; 4 — помещение ручного (аварийного) привода руля; 5 — погреба 280-мм снарядов; 6 — погреба 280-мм зарядов; 7 — погреба 105-мм патронов; 8 — дизельные двигатели; 9 — радиорубка; 10 — судовая мастерская; 11 — редукторный отсек; 12 — вспомогательный котел; 13 — кубрики команды; 14 — центральный артиллерийский пост; 15 — библиотека команды; 16 — кладовые.



"Дойчланда", заставили разработать новый тип гомогенной броневой стали, К n/a (Krupp neue Art) крупновская нового типа, более известной как броня "Вотан". Помимо того, что этот материал гораздо легче подвергался сварке, удалось достичь заметного улучшения сопротивляемости, хотя и не столь значительного, как следует из германских источников. Производилось две разновидности новой брони — Wh и Ww (Wotan hart и Wotan weich — "твердая" и "эластичная"), превосходившие, по немецким данным, стандартную крупновскую броню на 20 — 30%. Послевоенные исследования союзников показали, что широко разрекламированный германский чудо-материал отнюдь не настолько хорош и при плитах средней толщины уступает последним образцам британской крупновской брони и примерно соответствует параметрам американских плит аналогичного назначения. Однако в любом случае улучшение по сравнению с ранними вариантами брони Круппа оказалось заметным.

Некоторым недостатком в расположении броневой переборки на двух первых кораблях серии являлось то, что она доходила только до уровня внутреннего дна, создавая определенную слабость в точке соединения со стрингером. На "Шпее" переборку продлили до внешней обшивки днища, обеспечив тем самым еще большую жесткость конструкции и повысив уровень подводной защиты при взрывах со стороны борта. Пространство между обеими нижними продольными переборками разделялось на значительное количество отсеков (от 14 до 19 с каждого борта, в зависимости от уровня платформы). В районе башен главного калибра, между шпангоутами 42 и 51 в корме и 136 и 145 в носу, имелись дополнительные продольные переборки, находившиеся на расстоянии 4,1 м от борта и служившие опорой для массивных конструкций башен. Они изготавливались из двойных листов стали с применением клепки.

Интересной особенностью проекта "карманных линкоров" являлись верхние продольные броневые переборки. Они простирались от 50-го до 136-го шпангоута на всей высоте от броневой до верхней палубы на расстоянии 3,7 м от диаметральной плоскости, имели солидную толщину 40 мм и изготавливались из броневой стали (никелевой на "Дойчланде" и К n/a на остальных единицах). Помимо защитных функций, о которых еще будет сказано, пара переборок в совокуп-

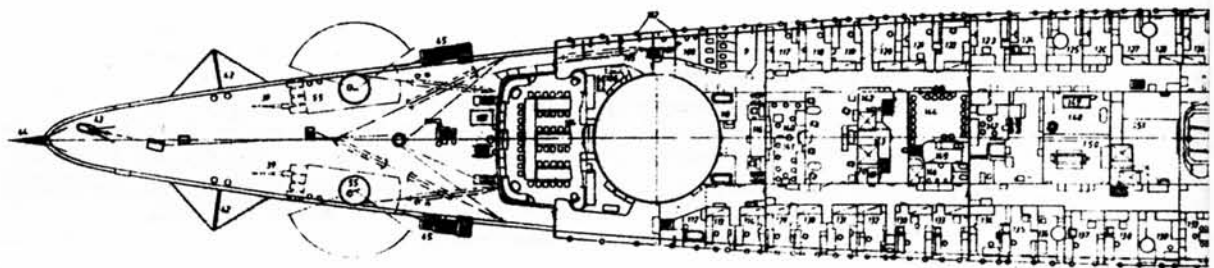
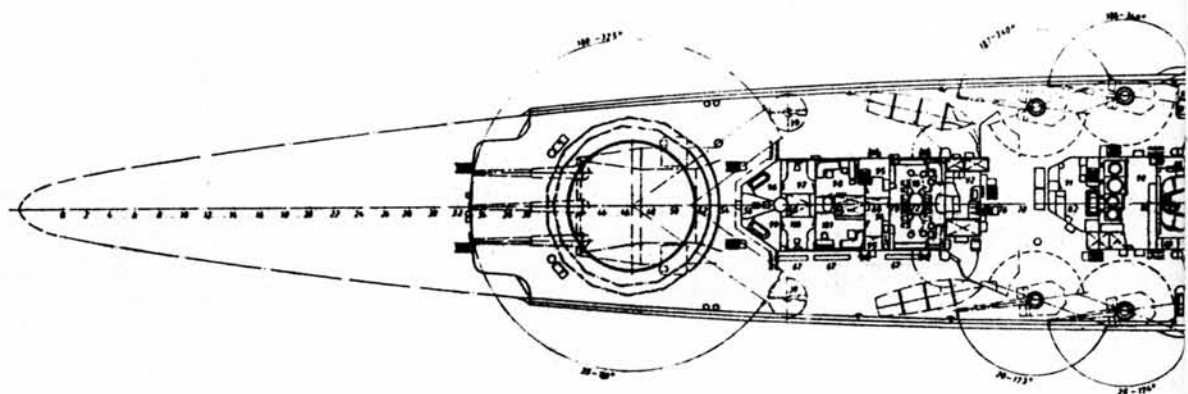
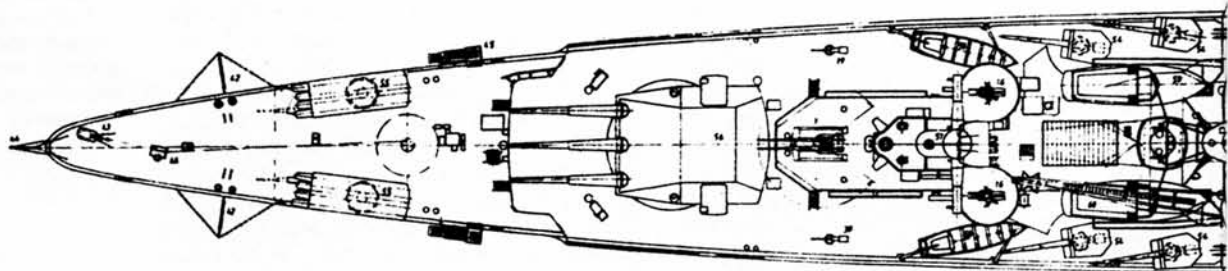
ности с броневой палубой образовывала мощную коробчатую балку из броневой стали, имевшую практически квадратное сечение, наиболее выгодное с точки зрения прочности. Нижняя часть переборок соединялась сваркой, но в верхней части связи с относительно тонкой верхней палубой выполнялись клепаными с использованием дополнительных Т-образных угольников. Проходившая по большей части длины корпуса подобная балка обеспечивала нужную требуемую жесткость его верхней части, сводя к минимуму возможность "разъезжания" листов палубной обшивки, столь характерную для облегченных судов постройки 30-х годов, сделавшую, в частности, полностью непригодными для использования в штормовых условиях германские легкие крейсера.

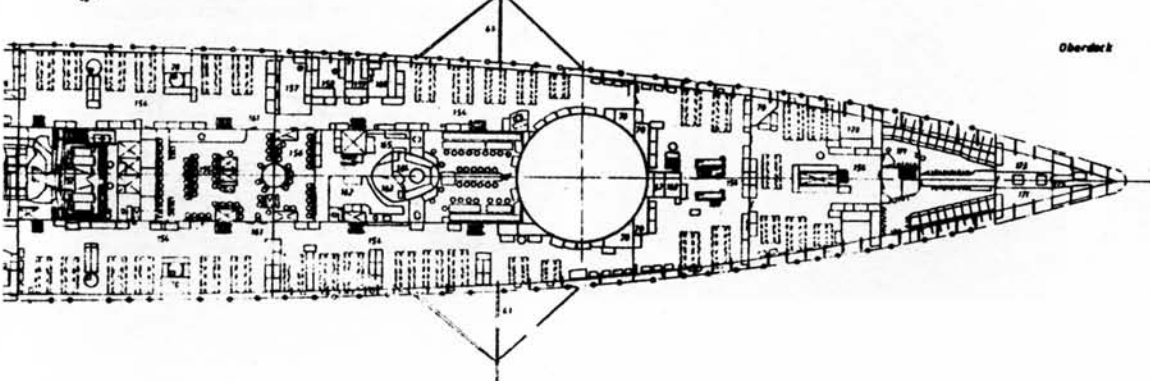
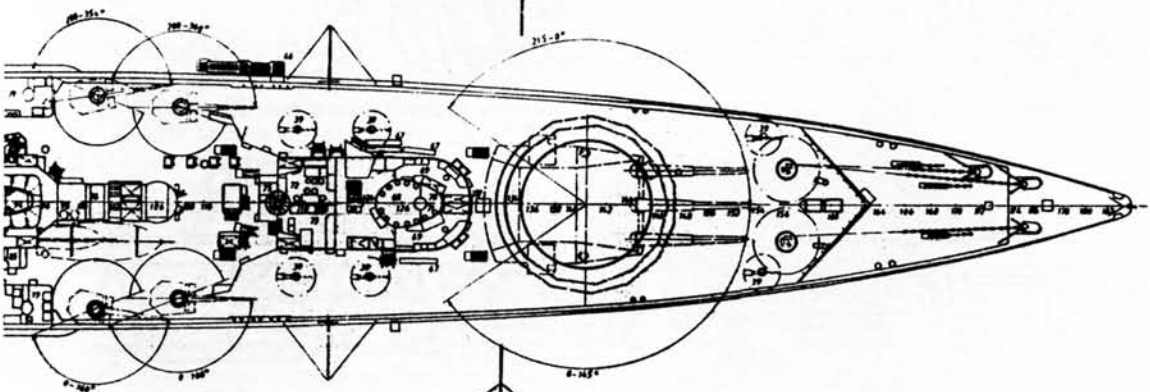
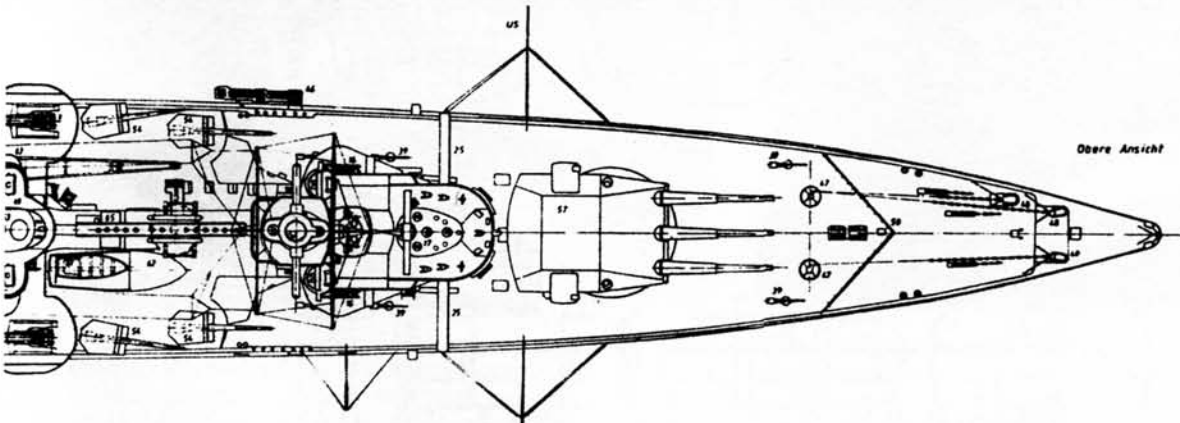
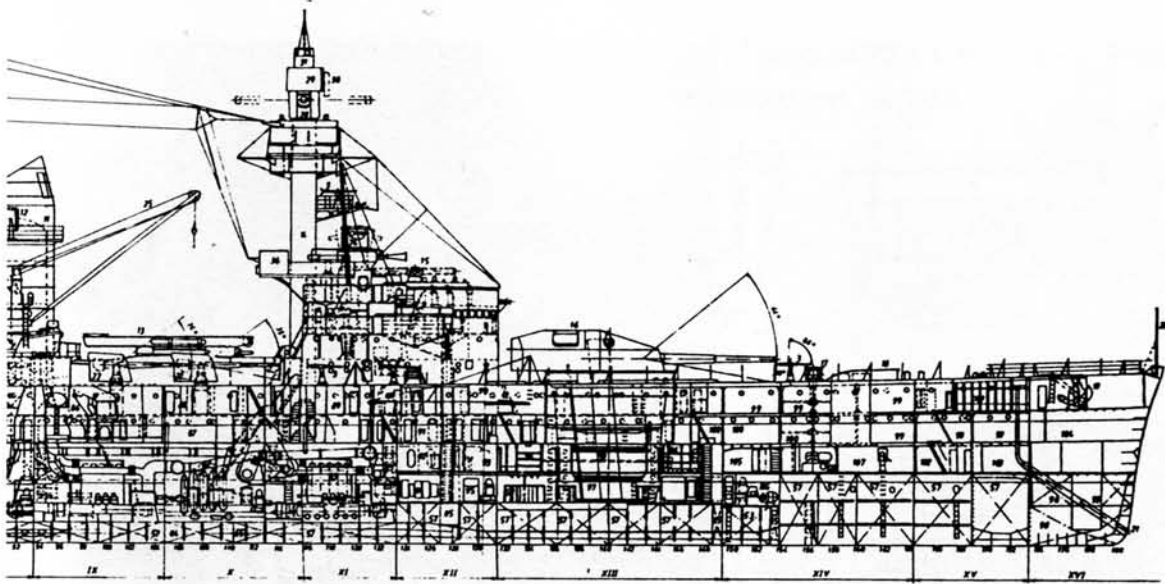
Столь же тщательно, как к вопросам прочности корпуса, конструкторы подошли к разделению на водонепроницаемые отсеки — традиционно продуманный элемент германских военных судов. Пространство между внутренним дном и броневой палубой делили по длине 15 главных поперечных переборок, причем с 37-го по 150-й шпангоут они пересекали всю ширину корабля, от одной внешней продольной переборки до другой, а в оконечностях доходили до наружной обшивки. Общее число поперечных водонепроницаемых переборок достигало 28, но некоторые из них имели лишь местное значение, ограничивая отсеки только на одной из платформ. Толщина их составляла от 15 до 5 мм, в зависимости от важности отсеков и свободной площади переборки.

Внешняя обшивка корпуса также выглядела весьма внушительно, если учитывать неременное требование к максимальной экономии веса. Ее толщина в основном равнялась 14 мм, хотя в наиболее важных поясах достигала 20 мм. Как уже указывалось, при креплении листов применялась совокупность сварки и клепки. Основной конструкционный материал "Адмирала Шпее" — судостроительная сталь ST-52, из нее выполнялось и большинство элементов набора. Верхняя палуба толщиной 10 мм обшивалась 55-мм тиковыми досками.

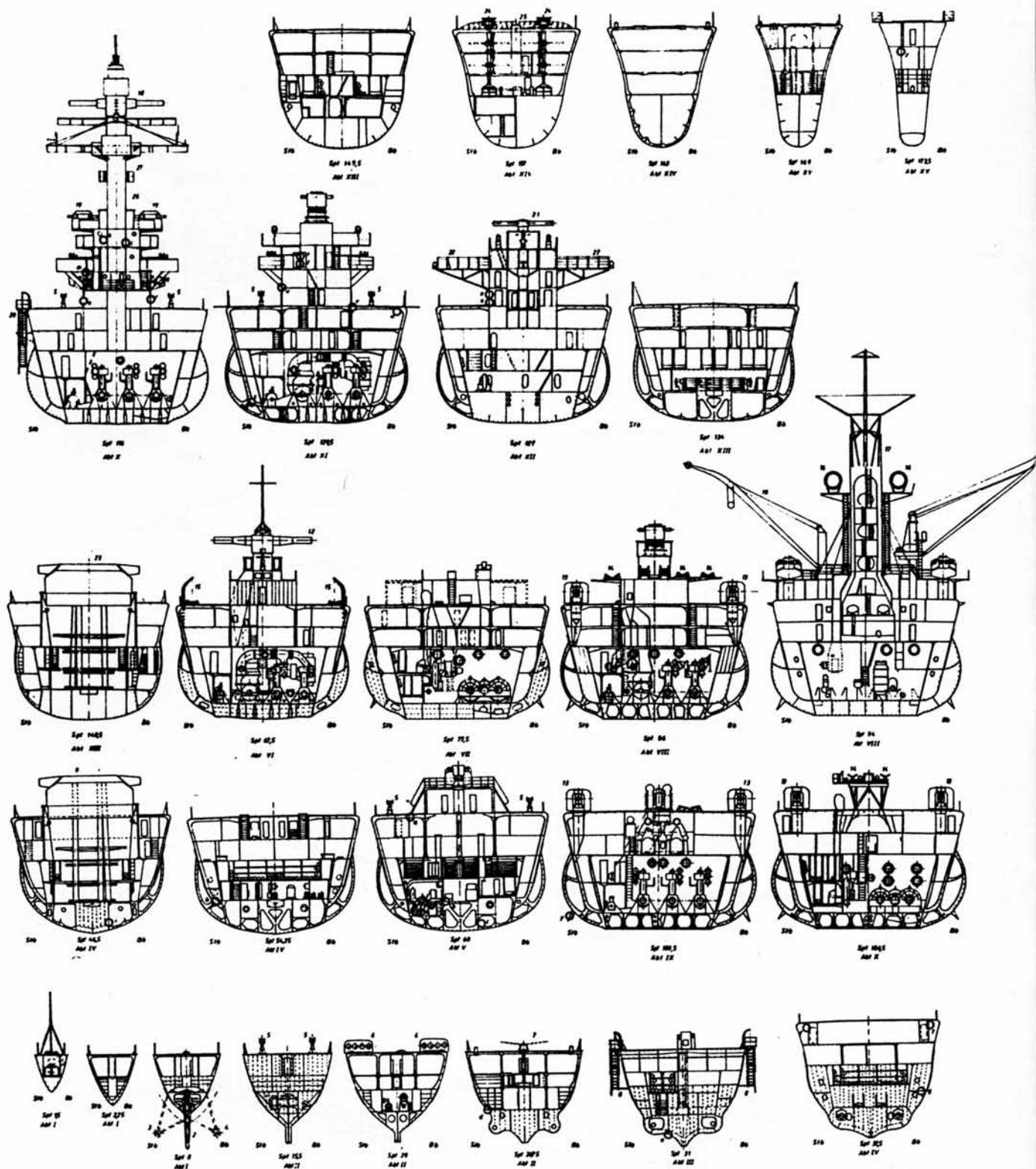
Надстройки "броненосцев" изготавливались в основном из стали (марки ST-45). Доля легких сплавов, главным образом алюминия, составляла на "Шпее" менее 1%. Они применялись только для разделительных переборок кают и декоративной обшивки. Настилы мостиков покрывались 50-мм брусками оregonской сосны.

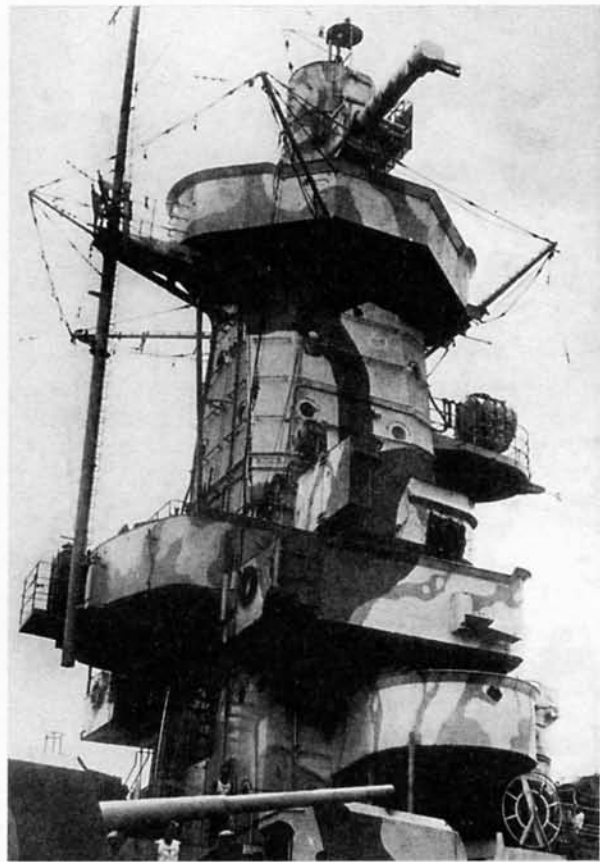
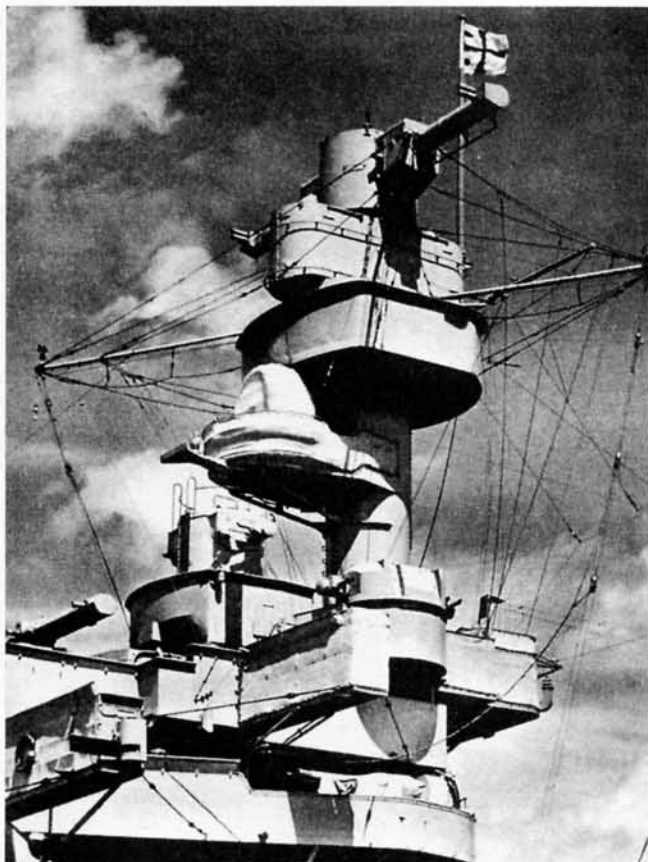
**Продольный разрез и планы палуб тяжелого крейсера
"Лютцов" (бывший "Дойчланд") после модернизации 1940 г.**





Сечения тяжелого крейсера "Лютцов" (бывший "Дойчланд") после модернизации 1940 г.





Что касается общей компоновки помещений корпуса, то она сохранилась практически неизменной на всех единицах серии, за исключением разве что расположения дизель-моторов и соединительных муфт.

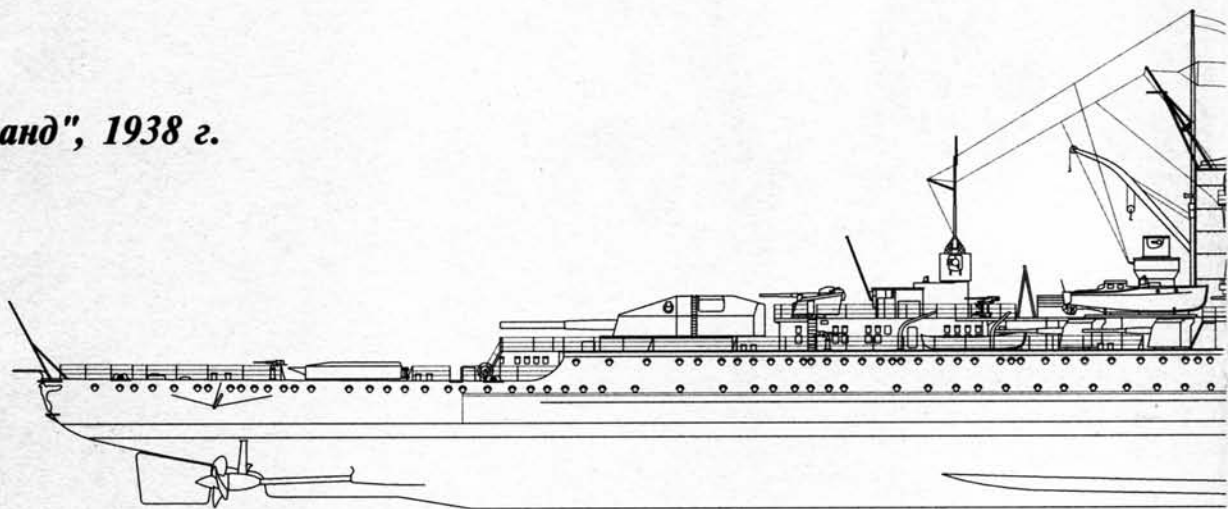
Более заметными были различия в надстройках. На головном корабле серии фок-мачта выполнялась в виде традиционной для немецкого флота полой трубы, внутри которой проходили кабели связи, ведущие к находящемуся на топе мостику и дальномерному посту. С боков и спереди к трубе лепились еще несколько мостиков и рубок. Остальные надстройки были сведены к минимуму. Такая схема, уходящая корнями к линейным кораблям и крейсерам первой мировой войны, оказалась неудачной для современного судна, тем более моторного. Сильная вибрация на больших ходах делала почти бесполезным пост управления огнем на топе. В небольшие надстройки не вписывались все необходимые для работы и обитания помещения. Поэтому на двух последующих "адмиралах" трубчатая мачта уступила место внушительной и в то же время изящной башенноподобной надстройке. Перед последней появилась

значительная по объему обычная надстройка. Многие специалисты немецкого флота винили именно эту высокую и легко узнаваемую "башню" в быстром опознании "Адмирала графа Шпее" в ходе крейсерства и бою при Ла-Плате. Кро-

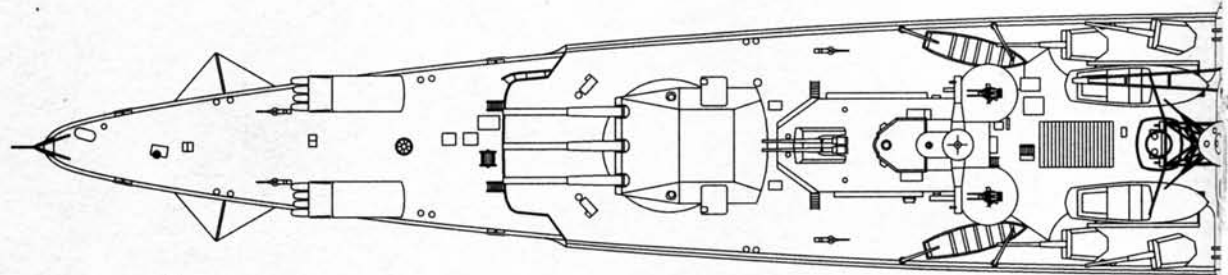
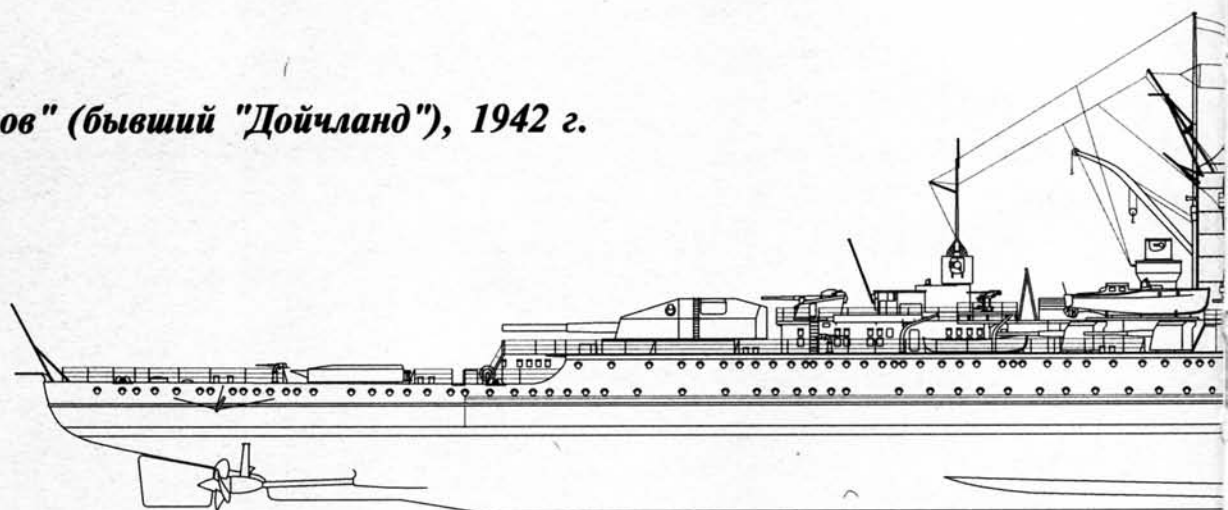
Носовая надстройка "Дойчланда" (слева вверху) заметно отличалась от "башен", установленных на "Адмирале Шеере" (снимок внизу — полностью сформированная "башня" готова к установке на корабль) и "Адмирале графе Шпее" (снимок справа вверху сделан в Монтевидео в декабре 1939 г., после боя с английскими крейсерами).

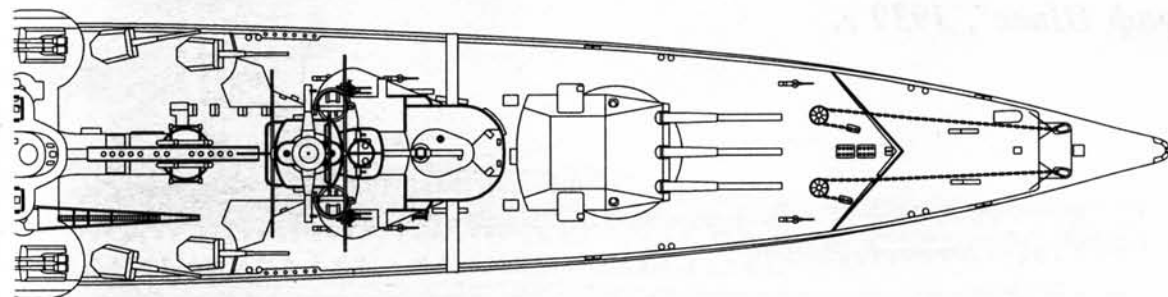
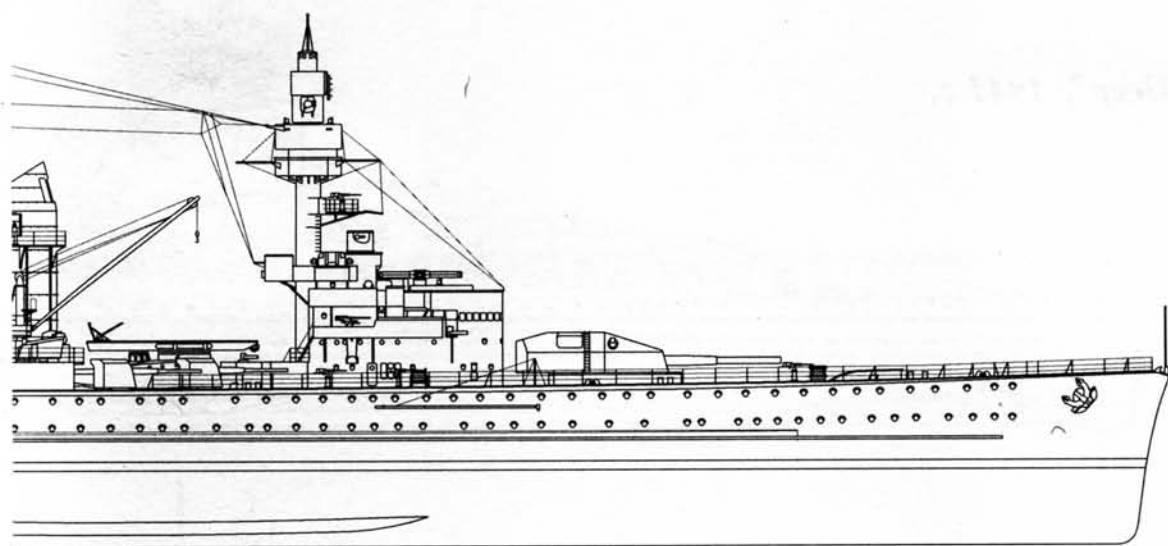
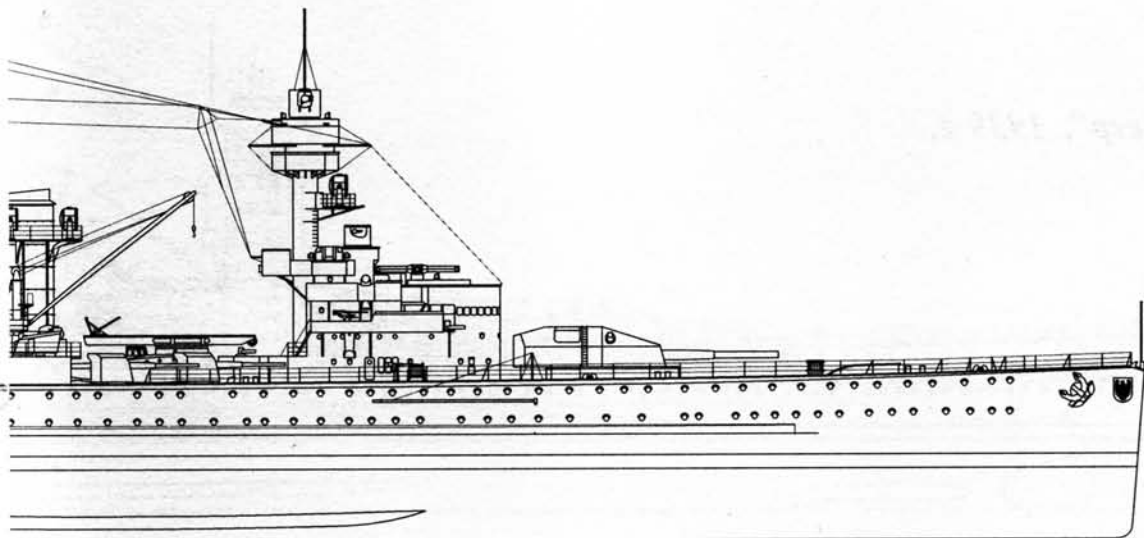


"Дойчланд", 1938 г.

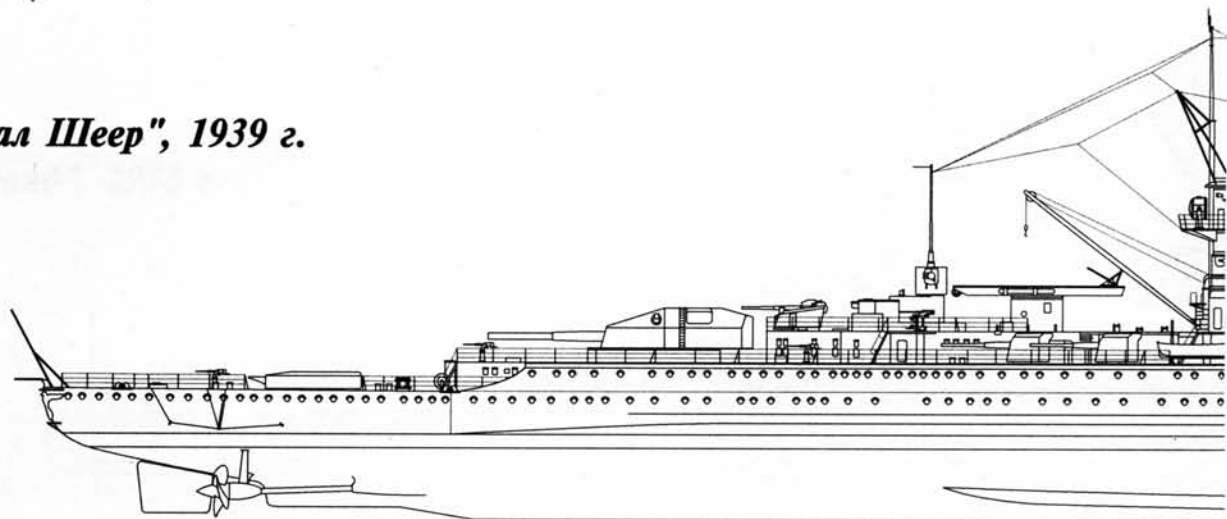


"Лютцов" (бывший "Дойчланд"), 1942 г.

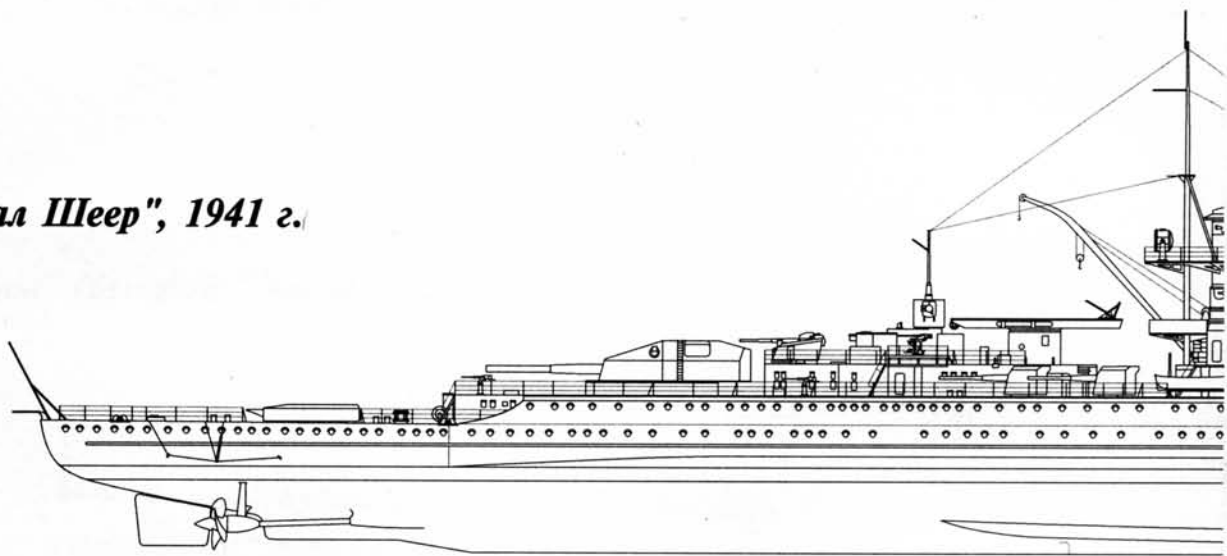




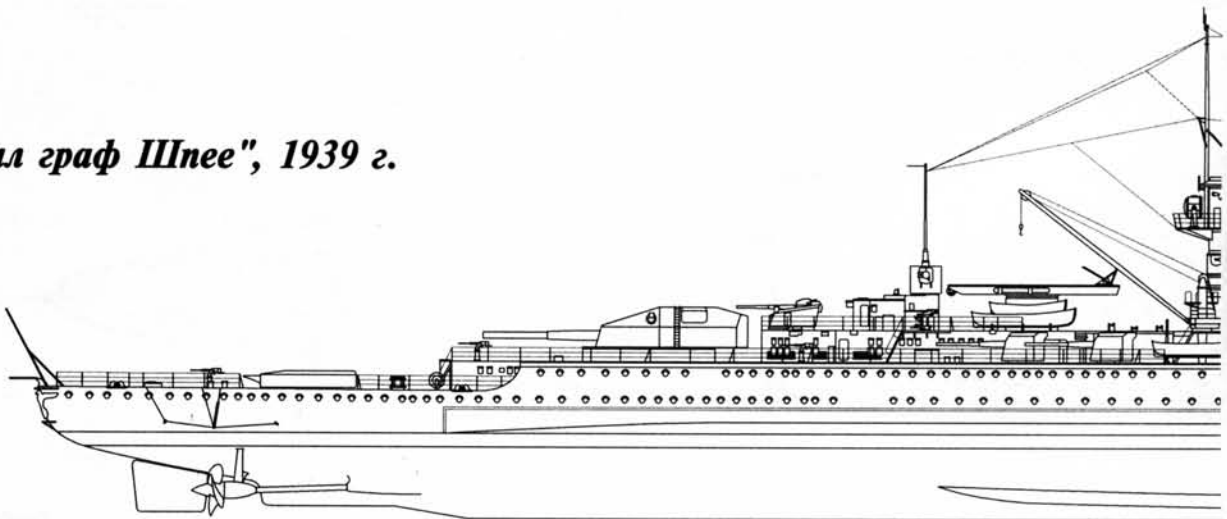
"Адмирал Шеер", 1939 г.

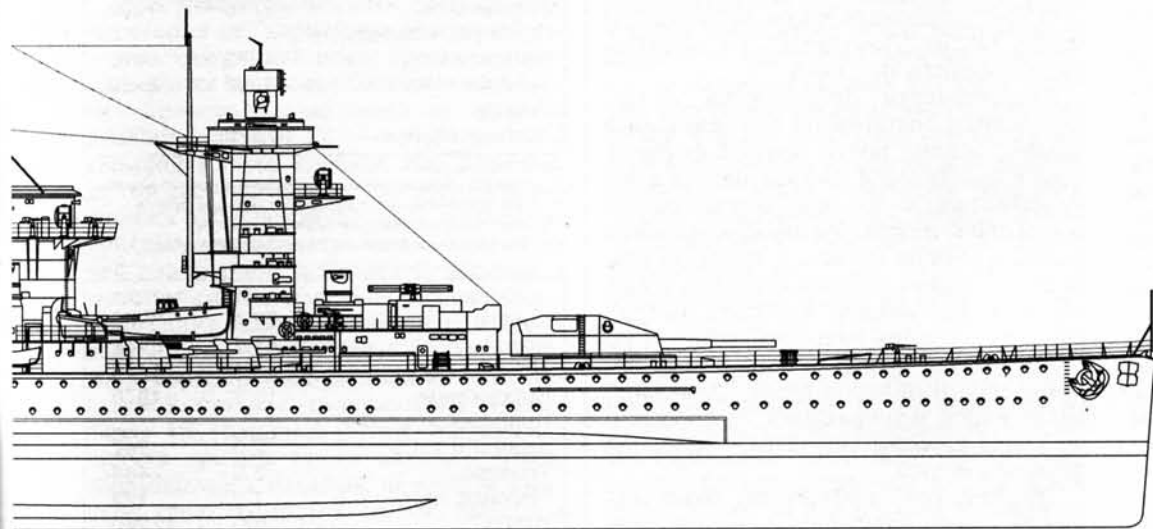
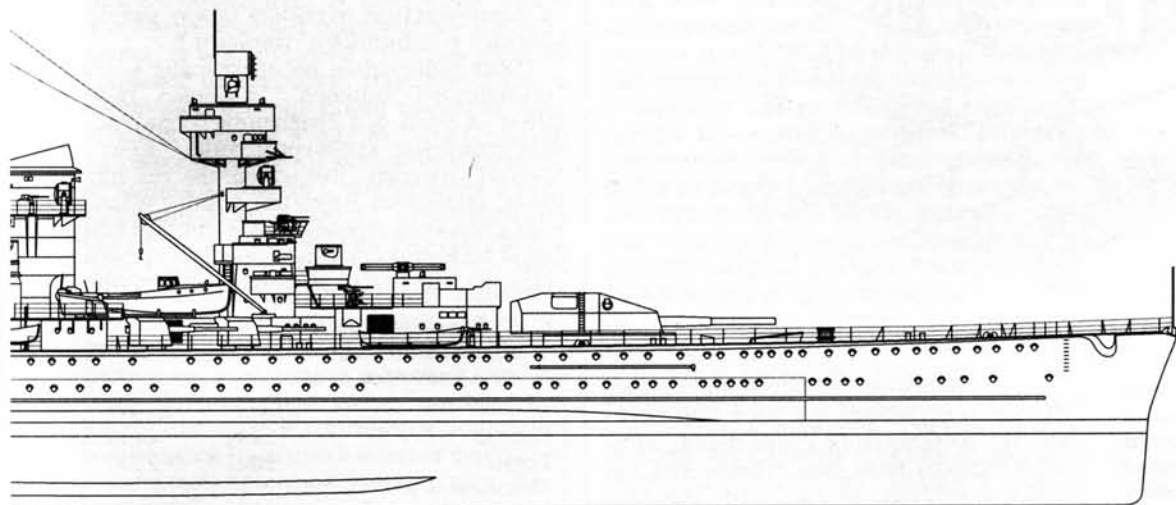
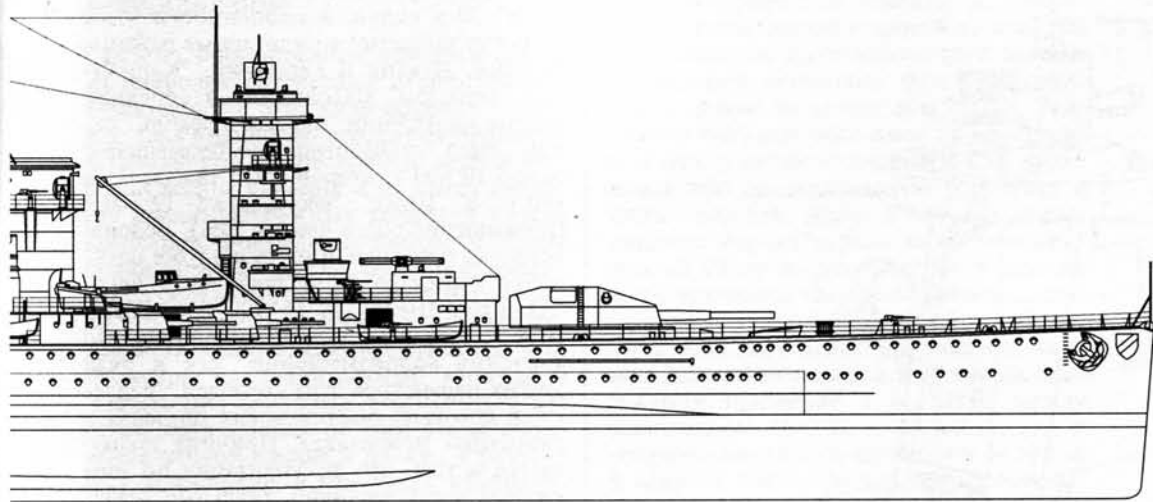


"Адмирал Шеер", 1941 г.

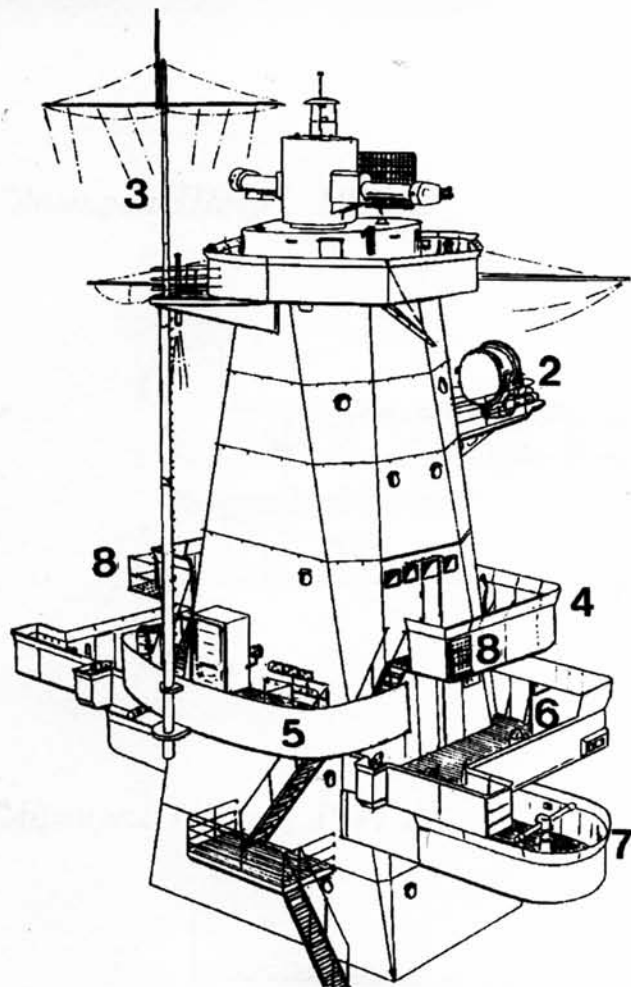


"Адмирал граф Шнее", 1939 г.





Графика: А.Дашьян



Башенноподобная надстройка "карманного линкора" "Адмирал граф Шпее":

1 — пост управления огнем с 10,5-м дальномером и антенной РЛС FuMo-22;
 2 — 48-дюймовый боевой прожектор;
 3 — телескопическая мачта;
 4 — адмиральский мостик;
 5 — сигнальный мостик;
 6 — штурманский мостик; 7 — торпедный дальномер;
 8 — откидная сигнальная платформа.

ме того, вибрацию приборов не удалось полностью устранить и в этой конструкции. Из соображений сохранения единства внешнего вида всех германских кораблей и устранения лишнего "верхнего веса" на "Шеере" при модернизации в 1941 году установили такую же трубчатую мачту, как на "Дойчланде", но с другим расположением мостиков.

Мореходность "броненосцев" оказалась вполне достаточной для действий в океане, однако почти прямой форштевень и практически плоская палуба в носу приводили к сильному заливанию носовой оконечности при движении против волн в свежую погоду. В какой-то степени положение удалось улучшить в ходе той же модернизации "Адмирала Шеера", когда форштевень приобрел характерную "крейсерскую" форму, а борт в носу получил заметный уклон вверх. "Дойчланд" аналогичной модификации не прошел и до конца карьеры оставался с исходной формой корпуса.

"Версальское" ограничение водоизмещения немцы нарушили. Такое отноше-

ние к договорам являлось дурной "традицией" 30-х годов; в особенности этим грешили закрытые тоталитарные режимы Японии, Италии и Германии. "Карманные линкоры" находились в середине шкалы нарушений: первый корабль серии имел стандартное водоизмещение около 10 600 т, второй был тяжелее на 790 т, а "Шпее" "весил" уже 12 100 т (превышение более чем на 20%). Водоизмещение при полной нагрузке тоже неуклонно нарастало: "Дойчланд" — 15 200 т, "Адмирал Шеер" — 15 900 т, а "Граф Шпее" — 16 200 т. (Следует отметить, что значения водоизмещений, как и ряда других параметров этих кораблей, "плавают" в довольно значительных пределах в различных источниках. Причина заключается в том, что документация по ним уцелела лишь частично, реальные значения в первые годы службы тщательно скрывались, и, в дополнение, происходила неоднократная путаница между метрическими и "длинными" тоннами.)

Ниже приводится распределение весов "карманного линкора" "Адмирал граф Шпее" в метр. т в сравнении с британским тяжелым крейсером типа "Кент". Следует отметить, что отнесение тех или иных элементов нагрузки к определенным статьям в германском и английском флоте не всегда совпадало, так что прямое сопоставление здесь не вполне корректно.

Сравнение весовой нагрузки "броненосца" "Адмирал граф Шпее" и тяжелого крейсера "Кент"

	"Шпее"	"Кент"
Корпус	3984*	4400
Броня	2821**	2330
Механизмы и оборудование	2338	2000
Вооружение	2715***	1000
Приборы, команда, запасы и т.п.	1070	810
Топливо	3292	3460
Полное водоизмещение	16 220	14000

* Включая бронирование, входящее в конструкцию.
 ** Без бронирования артиллерии (вращающиеся конструкции), включая броню барбетов.
 *** Включая бронирование башен и боезапас.

	%	метр.т
Корпус	26,4	3258
Броня	41,7	5146
Механизмы	10,1	1246
Вооружение	15,2	1876
Приборы, команда, запасы и т.п.	2,0	247
Топливо	3,6	444
Пресная вода	1,0	123
Итого	100	12340

Бронирование

Система бронирования является одной из наиболее интересных отличительных характеристик этих своеобразных кораблей. Она полностью отходит от принятых в германском флоте времен первой мировой войны канонов и не имеет аналогов среди зарубежных кораблей класса крейсеров. Формальные цифры толщины брони борта и палубы, обычно приводимые в справочниках, в данном случае мало что говорят о действительной эффективности защиты. Следует отметить, что, несмотря на значительный интерес к "карманным линкорам" и относительную открытость данных по ним после окончания второй мировой войны, в различных источниках, в том числе немецких, имеются значительные расхождения в цифрах, которые иногда просто невозможно объяснить. В известной книге З.Брейера неверны практически все значения, за исключением толщины нижней броневой перегородки. Наиболее полные сведения о бронировании приводит британский историк флота М.Уитли, однако ряд высказанных им положений вызывает вопросы. Вместе с тем отличия в бронировании — наиболее существенные среди всех технических характеристик "Дойчланда", "Шеера" и "Шпее" — настолько важны, что по данному параметру корабли едва ли можно считать одной серией, скорее — последовательными вариантами реализации одной и той же идеи. В настоящей работе сделана попытка изложить и критически осмыслить имеющиеся на данный момент факты относительно броневой защиты трех "броненосцев".

Основными элементами системы бронирования на "карманных линкорах" являлись наклонный пояс, броневая палуба, верхняя и нижняя броневые переборки. Броневой пояс имел по разным данным наклон 12° — $13,5^\circ$ нижней кромкой в глубину корпуса. На "Дойчланде" он состоял из двух слоев плит практически одинаковой ширины, полностью прикрывавших пространство между верхней платформой и броневой палубой, а также примерно половину межпалубного расстояния между броневой и средней палубой (по нижний срез иллюминаторов). Верхний слой состоял из плит никелевой стали с содержанием никеля около 4% толщиной 80 мм; его нижняя кромка срезана таким образом, чтобы образовывался плавный переход к нижнему слою толщиной 50 мм. Материал брони был не слишком высокого качест-

ва; он создавался по технологии, принятой в начале первой мировой войны. Его использование диктовалось финансовым положением немецкого флота и Германии в целом на конец 20-х годов. Указанную толщину пояс имел на пространстве между шпангоутами 42 и 136, прикрывая всю энергетическую установку и часть погребов. Далее в нос и в корму толщина верхнего ряда плит уменьшалась до 60 мм на протяжении остальной части хранилищ боезапаса (между шпангоутами 42 и 31). В корму от 31-го шпангоута пояс постепенно утоньшался: сначала шла узкая полоска в 50 мм на протяжении примерно 7 м, затем между шпангоутами 16 и 26 — 40 мм и далее к achterштевню до 6-го шпангоута — 30 мм. В носу от 154-го шпангоута бронирование борта было чисто символическим: толщина листов составляла всего 18 мм. Как уже указывалось при описании конструкции корпуса, вниз от броневой палубы до внутренней обшивки двойного дна параллельно поясу шла броневая переборка из той же никелевой стали толщиной 45 мм. Выше броневой палубы на расстоянии примерно трети ширины корабля от борта шла верхняя броневая переборка толщиной 10 мм, располагавшаяся строго вертикально и доходившая до верхней палубы. Главная броневая палуба в отличие от общепринятой практики не опиралась на верхнюю кромку пояса и не имела скосов, соединяющих ее края с нижней кромкой. Вместо этого она крепилась к середине верхнего ряда плит с помощью угольников, а основной опорой для нее служила нижняя продольная броневая перегородка. Толщина палубы резко варьировалась в зависимости от зоны: наибольшее значение она принимала в узком промежутке между вертикальной верхней и наклонной нижней броневыми переборками (45 мм); внутри от верхней переборки толщина уменьшалась до 30 мм, а вовне от нижней переборки палуба выполнялась из обычной кораблестроительной стали небольшой толщины, то есть не бронировалась вообще. В пределах барбетов горизонтальная защита уменьшалась до 15 мм. Верхняя палуба имела толщину 18 мм на всем протяжении цитадели (от 33-го до 154-го шпангоута) и 7 — 10 мм в корме. В кормовой части корпуса 30-мм броневая палуба проходила примерно на 1 м ниже, чем на миделе, прикрывая валопроводы и рулевое управление. "Дойчланд" имел 4 поперечных броневых траверза из никелевой стали: 30-мм на 6-м и 173-м шпангоутах и 60-мм — на 31-м и 149-м.

Таким образом, на возможных траекториях снаряда в жизненные части корабля стояли следующие преграды (снизу вверх): 1) внешняя обшивка буля + 50-мм наклонная плита пояса + наклонная 45-мм переборка; 2) 80-мм пояс + 45-мм переборка; 3) 18-мм верхняя палуба + 80-мм пояс + 45-мм палуба (при больших углах падения снаряда в некоторых случаях — только палубы); 4) 18-мм верхняя палуба + 10-мм вертикальная переборка + 30-мм палуба. Легко заметить, что эта система обеспечивала хорошую по меркам начала 30-х годов защиту, от 90 до 125 мм суммарной толщины брони при комбинации горизонтальных и вертикальных (большой частью наклонных) преград. Сравнимой защиты не было ни у одного из "вашингтонских" крейсеров первого поколения, хотя, конечно же, никакого отношения к "линкорной" броне она не имела, обеспечивая безопасность жизненно важных частей корабля лишь от снарядов калибра 120 — 152 мм, причем от последних — не на всех дистанциях.

Хорошую защиту получила артиллерия главного калибра. На "карманных линкорах" башни имели форму сложного многогранника, в тех или иных вариациях повторяющаяся на всех крупных кораблях германского флота межвоенной постройки. Большие углы наклона плит обеспечивали достаточно высокий уровень неуязвимости. Толщина лобовой плиты равнялась 140 мм, боковых — 80 и 75 мм в передней и задней части, наклоненная вниз передняя часть крыши — 105 мм, плоская и задняя наклонная часть крыши — 85 мм, боковые наклонные фрагменты — от 80 до 60 мм. Все указанные плиты изготавливались из крупновской цементированной брони. Максимальная толщина задней стенки

составляла 170 мм из соображений балансировки башни, а ввиду того, что попадание в нее имело наименьшую вероятность, выполнялась из никелевой стали.

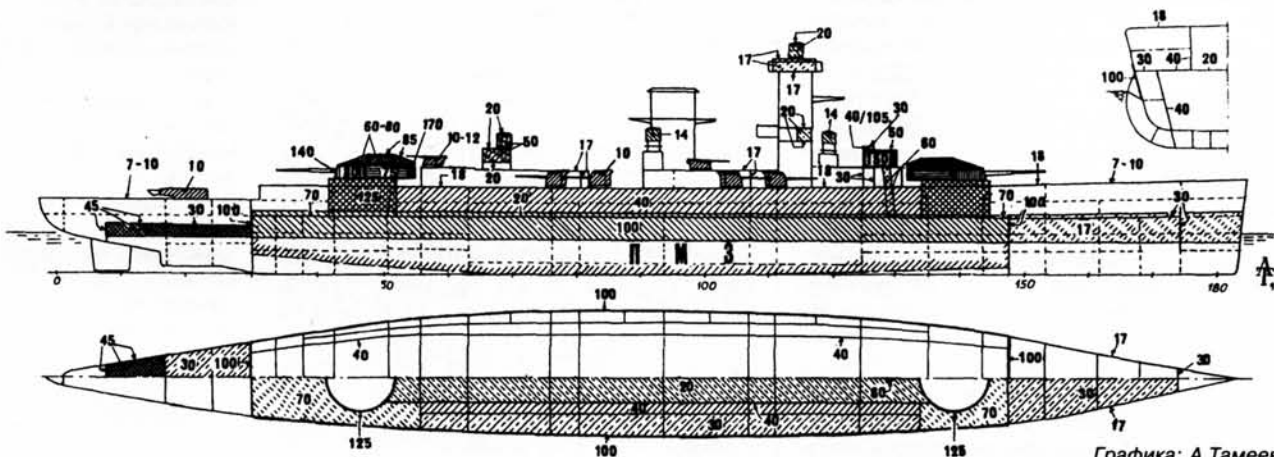
В отличие от главного калибра 150-мм артиллерия оказалась в падчерицах. Из-за явной невозможности обеспечить разумную защиту 8 одноорудийных установок конструкторам пришлось ограничиться 10-мм башенно-подобными щитами, хотя полностью закрытыми, но слишком тесными и неудобными.

Сильное прикрытие получили органы управления кораблем и артиллерией. Главная боевая рубка имела 140-мм стенки из крупновской цементированной стали и 50-мм крышу из никелевой. Кормовая рубка и артиллерийский пост были забронированы листами новой брони Ww — стенки 50 мм, крыша 20 мм. Дальномерный пост на фор-марсе прикрывался 14-мм броней Ww, так же как посты управления зенитным огнем. Местная защита включала 10-мм прикрытие для прожекторов из кораблестроительной стали и 20-мм подачные трубы из никелевой стали для 88-мм и 37-мм зенитных орудий.

Основной слабостью системы бронирования стала горизонтальная защита, ахиллесова пята большинства кораблей крейсерского класса. Интересно отметить, что наиболее неприятным тактическим положением для "карманных линкоров" являлись большие дистанции при острых курсовых углах, то есть случай погони или отступления, что снижало их ценность в качестве рейдеров. Правда, и здесь немецкие конструкторы предприняли определенные, хотя и не совсем обычные меры.

К наиболее любопытным особенностям схемы бронирования относится, конечно же, верхняя продольная броневая

Схема бронирования "карманного линкора" "Адмирал граф Шпее" (реконструкция).



Графика: А.Тамеев

переборка, толщина которой на двух последующих единицах заметно увеличилась: с 10 до 40 мм. На первый взгляд ее наличие — чистое расточительство: высокорасположенный груз длиной примерно в 130 м, высотой почти 5 м и весом около 380 т, защищающий только центральную треть ширины корпуса. Однако при внимательном рассмотрении в такой системе прослеживается определенная польза. Во-первых, как уже отмечалось, переборка увеличила жесткость и прочность верхней части корпуса. Во-вторых, ее установка позволила на 15 мм (на последующих кораблях — на 20 мм) уменьшить толщину палубы в центральной части, а главное, продольные попадания становились менее опасными, поскольку даже на весьма острых курсовых углах снаряд перед попаданием в палубу в большинстве случаев встречал вертикальную переборку — соответственно, под очень невыгодным для него углом. В итоге кораблю по-настоящему угрожал лишь неприятельский огонь строго по диаметральной плоскости.

Общий вес вертикальной брони "Дойчланда" обычно указывается равным всего 702 т. Очевидно, что в это значение не входит вес всех продольных переборок; скорее всего оно включает лишь вес пояса и поперечных броневых траверзов. Вообще распределение нагрузки в германском флоте значительно отличалось от принятого в других странах. Так, палубы никогда не включались в вес брони, так же как и защита артиллерии.

Единственным элементом, вызывающим недоумение, является расположение бортовой брони по высоте: 80-мм часть пояса располагалась сверху, над ватерлинией, тогда как подводная зона была тоньше на 60%. Разумное объяснение такому решению придумать трудно; оно не согласуется ни с соображениями распределения весов, ни с тактическими идеями. Отчасти оправдывает столь странный ход то, что весь 60-мм нижний слой располагается, по сути дела, внутри корпуса, поскольку он полностью закрывался бортовым булем. Такое решение часто объясняется тем, что обшивка буля могла служить и в качестве дополнительной преграды, и (в соответствии с определенными взглядами, разделяемыми далеко не всеми специалистами) в качестве своего рода дезактиватора бронебойного колпачка снаряда, как предусматривалось в различных схемах разнесенной бортовой брони (например, на ровесниках "Дойчланда" — британских линейных кораблях типа "Нельсон"). Объяснение

довольно сомнительное, поскольку даже в случае, когда такой эффект действительно имеет место (что зависит от массы факторов, включая толщину преграды, материал и конструкцию снаряда, углы встречи и т.д.), выигрыш в сопротивляемости не превышает 15 — 20%. Неудивительно, что на следующем корабле серии немцы от такого решения отказались.

Защита следующего "броненосца" — "Адмирала Шеера" — заметно отличалась от защиты головного корабля как по расположению, так и по материалам. Наклонная поясная броня также состояла из двух слоев, но на сей раз 80-мм плиты заняли подобающее им место в нижнем ряду, тогда как 50-мм ряд находился выше, причем его верхняя кромка поднималась до уровня средней палубы — примерно на 1 м выше, чем на "Дойчланде". В районе передней части погребов пояс утоньшался до 65 мм, а в корму от задней башни — до 50 мм, завершаясь 50-мм же траверзной переборкой на уровне излома полубака. Носовая оконечность по-прежнему не бронировалась, а толщина обшивки даже немного уменьшилась (до 17 мм) с учетом лучшего качества новой судостроительной стали.

Противоторпедная переборка так же имела несколько меньшую толщину — 40 мм вместо 45, но изготавливалась из стали "Вотан". Ее недостатком оставалось то, что она заканчивалась у внутренней обшивки двойного дна. Зато верхняя противоосколочная переборка, как уже отмечалось, приобрела такую же толщину. (Помимо соображений защиты, такое решение позволяло улучшить общую прочность корпуса по всей высоте борта.) Изменилось и распределение палубной брони. В центральной зоне, между утолщенными верхними продольными переборками главная броневая палуба была совсем тонкой (20 мм); вне их толщина уменьшилась ненамного и стала равна 40 мм. Следует отметить, что утоньшение компенсировалось улучшением качества материала. Значительно усилилась горизонтальная защита рулей: палуба в корме стала теперь 45-миллиметровой, такую же толщину имел пояс в корме и замыкавший рулевое отделение траверз, т.е. рулевые отделения теперь защищал однородный со всех сторон броневой "ящик".

Более мощной стала и защита барбетов. Теперь она состояла из 10 кольцевых плит-сегментов, изготовленных из 125-мм брони "Вотан харте". Высота каждой плиты достигала 5,6 м, длина дуги — 3,2 м,

вес — 17,5 т. Общий вес обоих барбетов составлял 328,4 т — заметная доля от веса прочего бронирования, превысившего аналогичный показатель для "Дойчланда" на 20% и достигшего 900 т. (В это значение по-прежнему не входит вес брони башен (192 т) и большей части продольных переборок.) Изменилось и местное бронирование: на боковых стенках главной рубки прибавилось по 10 мм крупновской брони, а толщина стенок артиллерийских постов удвоилась. Наконец, горизонтальный участок крыши башен главного калибра достиг толщины 85 мм (вместо 50).

В целом схема бронирования "Шеера" выглядит мощной и более продуманной, чем на головном корабле. Обращает на себя внимание большая площадь защищенного борта в середине корпуса, где неприкрытой осталась лишь одна верхняя палуба. Единственным реальным ослаблением стала центральная полоса броневой палубы, которая, впрочем, дополнительно защищалась 50-мм верхним поясом и 40-мм броневой продольной переборкой.

Но и эта измененная схема не вполне удовлетворяла конструкторов и идеологов флота, поскольку на третьем корабле серии, "Адмирале графе Шпее", она подверглась очередной ревизии. Наиболее существенным стал возврат к более узкому поясу, который теперь возвышался над уровнем броневой палубы менее чем на 1 м, то есть был еще несколько уже, чем на "Дойчланде", не говоря уже о "Шеере". Различия в высоте пояса на "карманных линкорах" отчетливо видны на фотографиях. В уже упоминавшейся книге Брейера перепутаны и миделевы сечения "Шеера" и "Шпее"; последний якобы имеет самый широкий броневой пояс, что неверно. Но если вопрос с высотой поясной брони достаточно прояснен, то значения ее толщины в различных источниках находятся в явном противоречии друг с другом. Большинство монографий и справочников немецких авторов приводят значение 80 мм, а наиболее полная и современная книга Г.Коппа и К.-П.Шмольке содержит прямое указание на то, что на последнем "броненосце" вернулись к тому же варианту, что и на "Дойчланде": 80-мм верхний ряд плит (который к тому же стал уже) и 50-мм нижний ряд на уровне ватерлинии и ниже ее. Напротив, британский историк М.Уитли утверждает, что бортовая броня "Шпее" имела толщину 100 мм по всей высоте и длине пояса, простиравшегося от 30-го до 148-го шпангоута, заканчива-

ясь поперечными траверзами такой же толщины (в доказательство чего приводится копия чертежа поперечного разреза в районе кормового траверза). По его же сведениям полная схема бронирования корабля не сохранилась. Приведенные М.Уитли данные кажутся гораздо более убедительными, чем сомнительный возврат к весьма странной схеме "Дойчланда", тем более что они имеют серьезную мотивировку. Общий вес брони на "Графе Шпее" заметно увеличился по сравнению с предшественниками, достигнув 3000 т (без элементов, входящих в конструкцию корпуса) — 25% от стандартного водоизмещения, что соответствует лучшим образцам тяжелых крейсеров последнего поколения — таким, как итальянские "Пола" и французский "Альжери". Рост веса пояса при одновременном уменьшении его ширины логически приводит к выводу о большей толщине. Косвенным подтверждением такой точки зрения служат воспоминания артиллерийского офицера "Шпее" Разенака о бое при Ла-Плате. Он пишет, что снаряд с "Эксетера" пробил 140 мм брони и взорвался на броневой палубе, что как раз соответствует 100-мм поясу и 40-мм верхней переборке. Еще одним изменением в вертикальной защите стало продление 40-мм нижней (противоторпедной) продольной переборки до внешней обшивки двойного дна.

Значительно усилилась и горизонтальная защита, общий вес ее вплотную приблизился к 700 т. Опять-таки полные данные по распределению брони отсутствуют. По наиболее распространенным немецким данным, перекочевавшим в большинство современных справочников, различия между "Шеером" и "Шпее" минимальны. В соответствии с ними центральная часть палубы между верхними продольными переборками осталась 20-мм — так же, как промежуток между верхними и нижними переборками, а единственное улучшение заключалось в расширении броневой палубы до самого борта, причем зона между нижней продольной переборкой и бортом прикрывалась 30-мм листами. Столь незначительные изменения никак не могут объяснить более чем полоторный рост веса броневой палубы, которая на "Шеере" весила 475 т. На оригинальном чертеже поперечного разреза по кормовому броневому траверзу (29-й шпангоут на изломе полубака) указана 70-мм броневая палуба. Более того, зоны между бортом и противоторпедной переборкой там же обозначены как 100-миллиметровые. Однако прироста веса горизонтального бро-

нирования явно недостаточно для того, чтобы скомпенсировать увеличение ее толщины с 40 до 70 мм на всем протяжении, в особенности с учетом дополнительного бронирования зон у борта (30 мм). При средней ширине корпуса в районе миделя 20 м для этого требуется около 5 т на 1 м длины корабля. Наиболее вероятно, что 70-мм плиты применяли только для прикрытия от борта до борта той зоны погребов, где кончались верхние продольные переборки.

Серьезные расхождения между данными разных исследователей могут объясняться тем, что они использовали различные чертежи различных вариантов проекта "броненосца С", который неоднократно пересматривался в ходе "кораблестроительной паузы" в 1931 — 1932 годах. Мы уже отмечали, что командование флота пыталось отреагировать на постройку французских линейных крейсеров и увеличением скорости, и усилением защиты. В общем, в системе бронирования корпуса последнего из "карманных линкоров" и по настоящий день остается немало загадочного, причем докопаться до истины помогли бы лишь полные чертежи или таблицы брони ("Panzerapordnung"). Зато все источники сходятся на том, что бронирование башен, барбетов, рубок и прочих объектов над верхней палубой практически не изменилось по сравнению с "Адмиралом Шеером". Так или иначе, "Шеер" несомненно стал наиболее защищенным среди трех "полусистершипов". Германские специалисты считали, что он должен выдержать бой с крейсерами противника на средних дистанциях без существенных повреждений.

Вооружение

Артиллерия. Главный калибр безусловно являлся козырем "карманных линкоров". Получив счастливую возможность ввести более крупный калибр, чем на "вашигтонских" крейсерах, немецкие конструкторы специально разработали новую 11-дюймовую пушку (хотя последние образцы времен Первой мировой войны тоже имели очень хорошие баллистические данные). 28-см орудие SKC/28 с полной длиной ствола 52,35 калибра (длина без затвора 49,1 калибра) имело ствол с 80 нарезами с прогрессивным шагом (от 1:50 до 1:35) и глубиной 3,3 мм. Его истинный калибр по немецкой системе составлял 283 мм.

Заряжание осуществлялось при фиксированном угле возвышения, равном 2°. Максимальная техническая скорострель-

ность достигала трех выстрелов в минуту, практическая — не более двух. Несмотря на высокую начальную скорость (910 м/с), живучесть ствола была вполне удовлетворительной — 340 выстрелов полным зарядом, то есть около 3 полных боезапасов. В соответствии с германскими тактическими установками в боекомплект входили три типа снарядов: бронебойный Pz.Gr. (Panzergranate) и два вида фугасных Spr.Gr. (Sprenggranate).

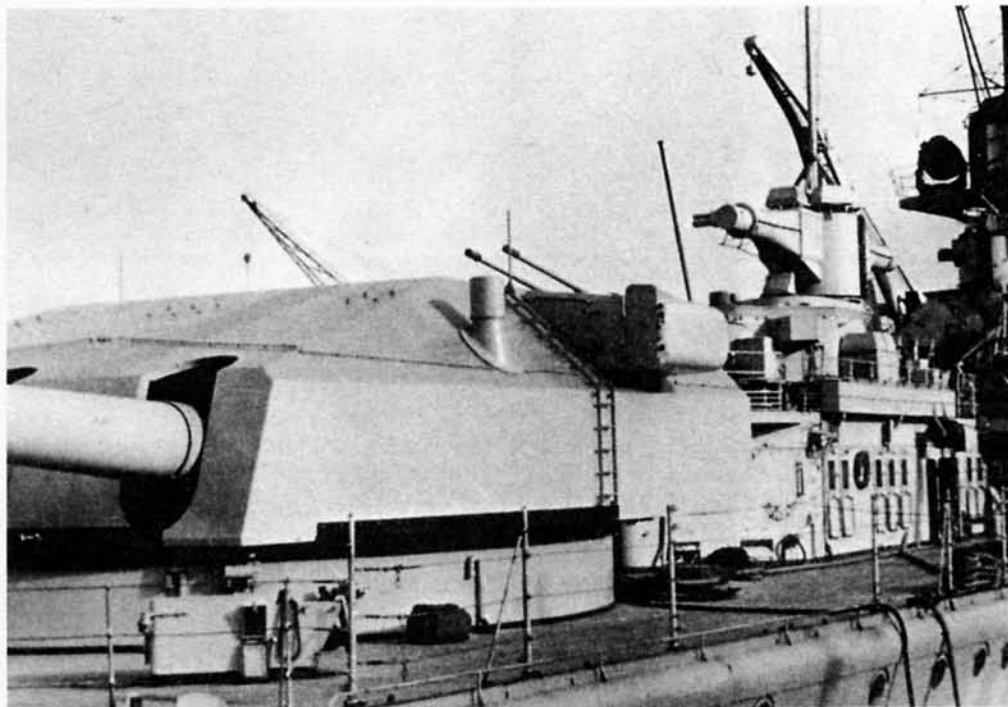
Все снаряды имели одинаковый вес — 300 кг. Бронебойный содержал 7,84 кг (2,6%) взрывчатого вещества (ВВ) и снабжался донным взрывателем Vdz.38. Таким же взрывателем оборудовался фугасный снаряд с замедлением, снаряженный 16,94 кг (5,65%) ВВ, который по общепринятой классификации являлся полубронебойным и мог с большим успехом использоваться для поражения жизненно важных частей легко бронированных целей. Третий, уже чисто фугасный снаряд содержал 23,3 кг взрывчатки (7,8%) и приводился в действие головным взрывателем мгновенного действия Kz.27. Фугасные снаряды с большей внутренней полостью были более длинными (119 см), чем более "плотный" бронебойный (105 см), хотя вследствие единого веса и правильно подобранной формы они имели одинаковую баллистику.

Таким образом, артиллеристы располагали широким выбором средств для обстрела противника, начиная от сильно бронированных целей и кончая совсем не защищенными торговыми судами.

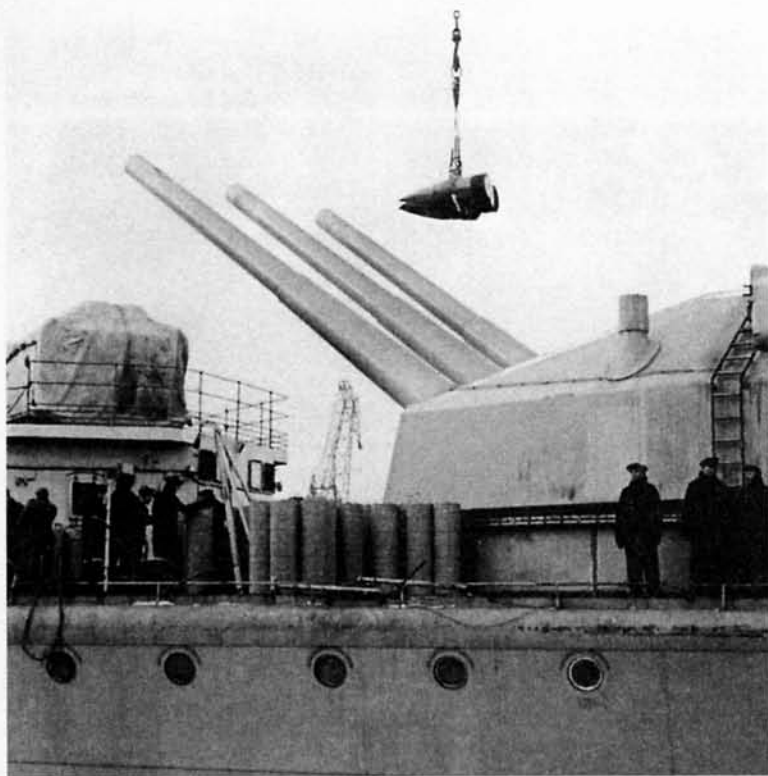


283-мм снаряды на палубе "Лютцова", Готенхафен, январь 1940 г.

С п р а в а:
“Лютцов”, 1940 г.
В н и з у: погрузка
 283-мм боезапаса
 на “Лютцов”,
 Готенхафен,
 январь 1940 г.
 На палубе вдоль
 борта стоят пеналы
 зарядов.



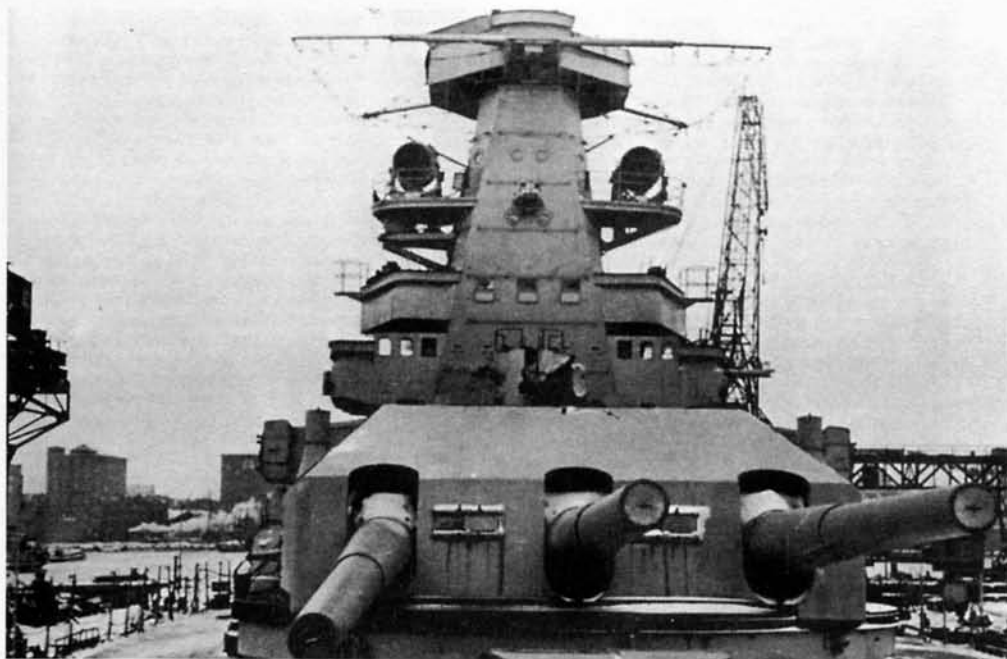
Сильная сторона принятой системы являлась одновременно и ее слабостью, поскольку подобрать правильное соотношение между различными типами снарядов было непросто. Идя по пути наи-



меньшего сопротивления, специалисты флота включили в стандартный боезапас, составлявший от 315 до 360 снарядов на башню (105 — 120 на ствол), равное число боеприпасов каждого типа. Поэтому в ходе продолжительного сражения с кораблями противника наиболее предпочтительный тип снарядов быстро иссякал, и приходилось вести огонь не вполне подходящими к ситуации. (Такой случай произошел, по мнению немцев, в бою при Ла-Плате.) При выполнении специальных заданий структура боезапаса менялась, как это имело место в конце войны, когда уцелевшие “карманники” в основном вели огонь по берегу.

Для стрельбы всеми видами снарядов применялись одни и те же боевые заряды: главный, весом 71 кг, заключенный в латунную гильзу, и дополнительный передний, весом 36 кг в мягком мешке-картузе. Подобное распределение зарядов для тяжелых орудий полностью оправдало себя в первую мировую войну, и немцы не меняли его на протяжении трех десятков лет. В качестве метательного средства использовался бездымный порох марки RPC 38, а снаряды снаряжались вначале толлом, а затем, в годы войны — более мощным гексагеном.

Трехорудийная установка С28 также была специально разработана для новых “броненосцев”. Она наводилась в вертикальной плоскости от -10° до $+40^{\circ}$ и имела горизонтальные углы наведения по



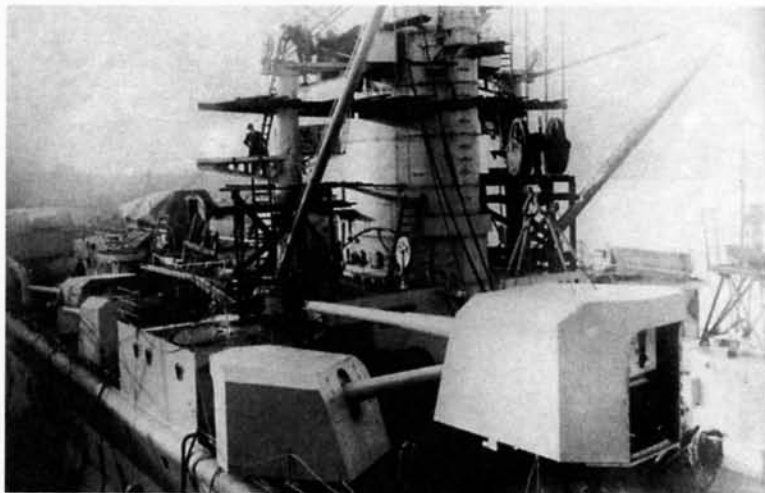
**Носовая башня
главного калибра
"Адмирала Шеера".
Снимок сделан
в начале 1940 г.
во время ремонта
корабля в
Вильгельмсхафене.**

145° на борт. Механизмы поворота и подачи занимали все внутреннее пространство барбета на высоте двух палуб выше броневой, под которой в два этажа располагались пороховые (сверху) и снарядные (снизу) погреба. Общий вес башни составлял около 600 т, из которых примерно 200 приходилось на броню, а 145 — на собственно орудия.

Вспомогательный калибр состоял из восьми 15-см орудий SKC/28, также специальной разработки. Созданное на основе крейсерских пушек конца первой мировой войны, SKC/28 имело истинный калибр 149 мм и полную длину ствола 55 калибров (8,2 м). Стрельба велась 45,3-кг снарядами с донным или головным взрывателем при начальной скорости 875 м/с. Заряд весил 23,5 кг и целиком заключался в латунную гильзу для раздельного заряжания. Максимальная скорострельность достигала 10 выстрелов в минуту, хотя в принципе она зависела, главным образом, от условий питания боеприпасами и на практике не превышала 5 — 7 залпов в минуту. Живучесть ствола — свыше 1000 залпов полным зарядом. На "карманных линкорах" 15-см пушки монтировались на палубных установках с центральным штырем модели C28, которые защищались 10-мм закрытыми щитами. Хотя установки имели большие углы обстрела в горизонтальной плоскости и допускали подъем ствола на 35° и снижение на 10°, внутри они были тесными и неудобными, не говоря уже о том, что практически не защищали прис-

лугу даже от крупных осколков. Штатный боезапас вспомогательного калибра выглядел явно недостаточным — 100 снарядов на орудие, и впоследствии его увеличили в 1,5 раза. Внешне внушительная (8 орудий — вооружение легкого крейсера!), средняя артиллерия играла на "дойчландах" явно второстепенную роль, являясь в бою скорее неудобным "придатком". Для нее не нашлось даже специального постоянного поста управления огнем, что, конечно же, не могло не сказаться на эффективности ее применения. В крейсерстве 15-см пушки служили для потопления захваченных судов, но это вряд ли могло оправдать выделенные для них вес и место, не говоря уже о почти сотне людей, требовавшихся для obsługi

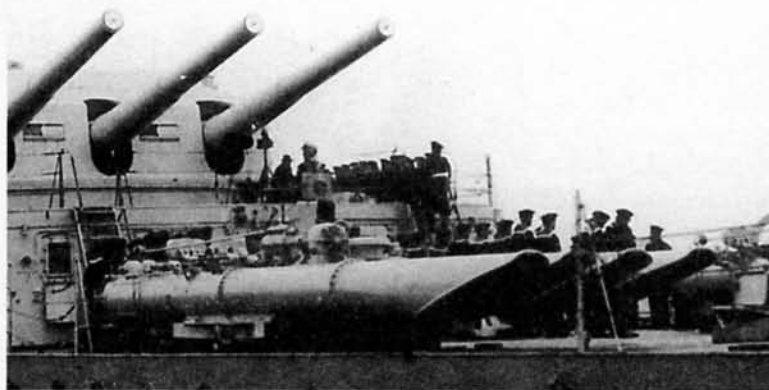
**"Дойчланд"
в достройке. Идет
установка 150-мм
орудий.**





**"Дойчланд", 1937 г.
Хорошо видны 150-мм
палубные артиллерийские
SKC/28 и зенитная
спарка SKC/31.**

живания орудий и погребов. Безусловно предпочтительнее было бы иметь единый универсальный калибр, как предусматривалось самым первым проектом-про-



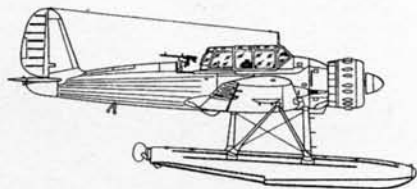
**Вверху: 500-мм
торпедный аппарат
"Дойчланда",
март 1933 г.
В 1935 г. 500-мм
аппараты заменены
на 533-мм,
защищенные легкой
броней (с п р а в а).**



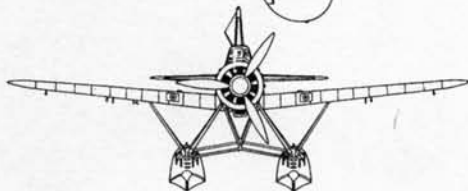
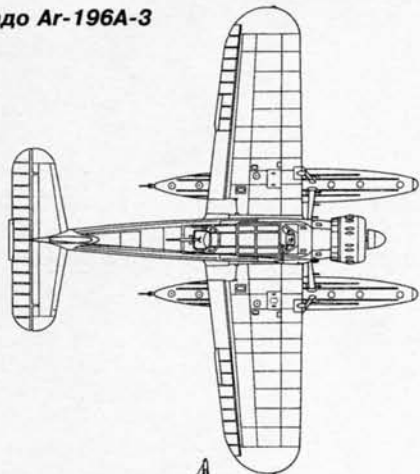
тотипом, или просто заменить 6-дюймовки на зенитные орудия, однако немецкая военно-морская доктрина считала наличие отдельных вспомогательных противокорабельных пушек необходимым элементом всех линейных кораблей, даже "карманных".

Зенитная артиллерия "карманных линкоров" постепенно, но неуклонно улучшалась от корабля к кораблю. В момент ввода в строй "Дойчланда" в наличии имелись только 88-мм зенитки с длиной ствола 45 калибров на установке с центральным штырем образца... 1914 года! Они стреляли 9-кг снарядом с начальной скоростью 790 м/с, имели угол возвышения до 90° и раздельное заряжание. Три таких орудия недолго находились на головном корабле серии и были вскоре заменены тремя спаренными 88-мм пушками SKC/31 с длиной ствола 75 калибров в установках С32 с силовым приводом, стабилизированных в трех плоскостях. Для стрельбы из этого вполне современного на то время орудия использовались унитарные патроны весом 15 кг с тем же 9-кг снарядом, но значительно увеличенной начальной скоростью — 950 м/с. Эти орудия стали основой противосамолетного вооружения "Дойчланда" (после замены) и "Шеера" (с момента готовности). Однако конструкторы не остановились на достигнутом, заменив в удачной установке 88-мм орудия на более мощные 105-мм. Новая пушка имела длину ствола 65 калибров и стреляла 15,1-кг снарядом с начальной скоростью 900 м/с. По проекту в состав вооружения "карманного линкора" включили восемь 37-мм автоматов SKC/30 в спаренных установках L/30. Они располагались попарно на крыльях командирского мостика на передней мачте и по бокам от кормового дальномерного поста и имели хорошие углы обстрела. Сама установка выглядела весьма перспективной; в ней предусматривалась стабилизация в двух плоскостях, однако на практике сложная техника не всегда работала бесперебойно. Да и эффективность собственно 37-мм орудия была посредственной. Поэтому в ходе войны автоматическое зенитное вооружение неоднократно модифицировалось.

Торпедное и авиационное вооружение представляло собой существенное и полезное дополнение к артиллерии. Два 4-трубных торпедных аппарата, удачно расположенные в кормовой части, прикрывались легкими щитами для предохранения от мелких осколков и орудийных газов кормовой башни. На головном ко-



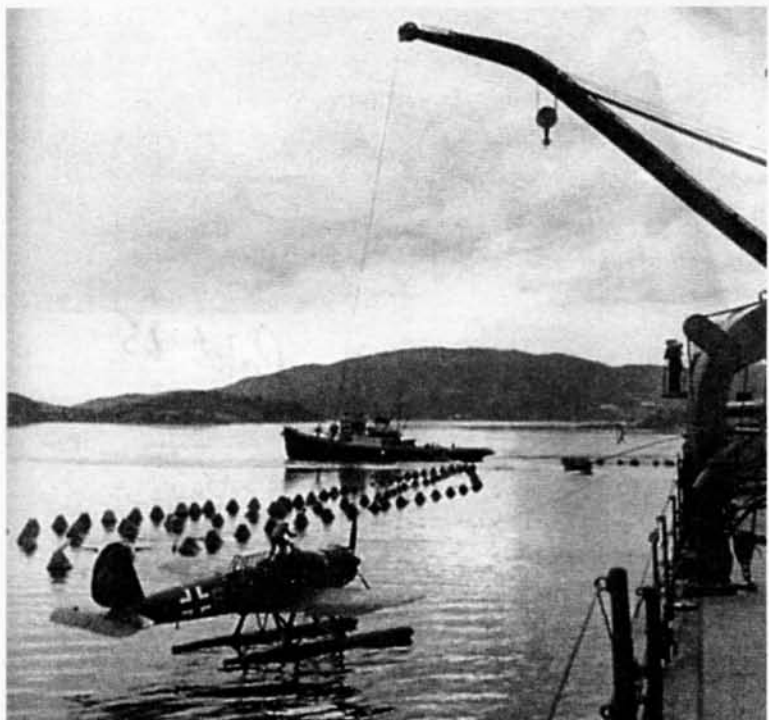
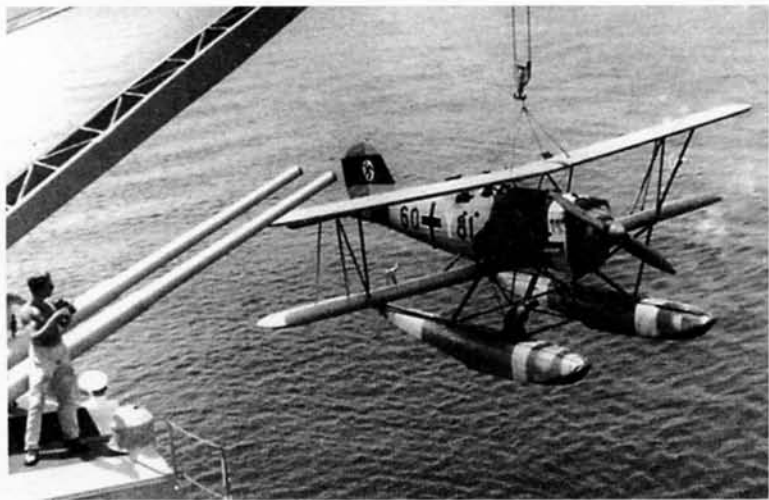
Арадо Ag-196A-3



рабле вначале установили 500-мм аппараты, но при первой же возможности их заменили на 533-мм.

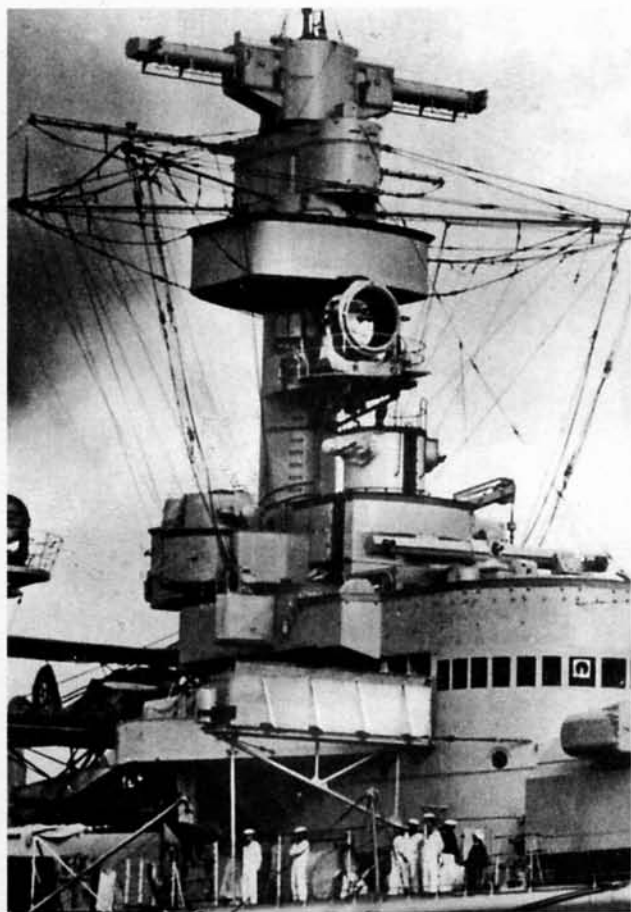
Авиавооружение номинально состояло из катапульты, двух гидросамолетов и посадочного тента Гейма, однако обычно на борту находилось не более одного самолета, а посадочное устройство было сдано на берег еще до начала войны. В конце 1930-х годов в качестве корабельных самолетов использовались поплавковые "хейнкель" He-60, уступившие затем место Ag-196 (фирма "Арадо") — лучшему представителю судовой авиации Второй мировой войны. Наличие самолета заметно расширяло возможности "карманных линкоров" в качестве рейдеров, позволяя им обнаруживать как торговые суда, так и возможных преследователей.

Системы управления огнём, радиолокаторы и радиооборудование. "Линкорный" статус кораблей подчеркивался не только калибром их орудий, но и системой управления огнем, необычайно развитой для всего двух башен. Она включала три равноценных поста, по одному в боевых рубках и еще один — на топе носовой мачты-надстройки. Дальномерное обору-



дование включало 6-метровый стереоскопический дальномер в переднем посту и 10-метровые — в двух других. Целеуказание могло осуществляться из двух визирных башенок (директоров по английской классификации), располагавшихся в боевой рубке друг за другом по диаметральной плоскости, или из другой пары, на фор-марсе, также размещенной по центральной линии спереди и сзади от 10-метрового дальномера. Еще один визирный пост находился в кормовой рубке рядом с таким же дальномером. Все посты прикрывались 50-мм броней, защищавшей практически от любых ос-

В в е р х у:
бортовой "Хейнкель" He-60 "Адмирала Шеера". Снимок сделан во время одного из походов к берегам Испании, о чем говорит марка быстрой идентификации, нанесенная на капот двигателя.
В н и з у:
"Арадо" Ag-196 у борта "Лютцова", Норвегия.



**Носовая надстройка
"Дойчланда".**

колков, причем наблюдение велось без каких-либо смотровых щелей и окошек, из специальных перископов, едва выступавших над броневой крышей. Данные из постов поступали в два центра обработки, расположенные соответственно под носовой и кормовой рубками глубоко под броневой палубой и оборудованные аналоговыми вычислительными машинами. Дублирование не только дальномерных и визирных постов, но и расчетных "центральных" являлось уникальным для 10000-тонных кораблей; сравнение их по числу и оборудованию с довольно примитивными средствами английских тяжелых крейсеров демонстрирует полное превосходство немецкого подхода к артиллерийской мощи.

Главный калибр "карманных линкоров" стал на них настолько "главным", что оставил мало простора для калибра вспомогательного. В принципе 150-мм пушки могли управляться через любой из трех основных постов, с передачей данных в свой пост обработки, также находившийся в трюме. Однако на практике отсутствие специального, пусть даже ху-



же оборудованного директора приводило к явному пренебрежению нуждами среднего калибра. Отмеченный вычислительный центр использовался также и зенитной артиллерией, которая почти полностью "монополизировала" его, поскольку угроза с воздуха оставалась постоянной. Результатом стала малая полезность 6-дюймовок, в принципе достаточно мощных по баллистическим характеристикам.

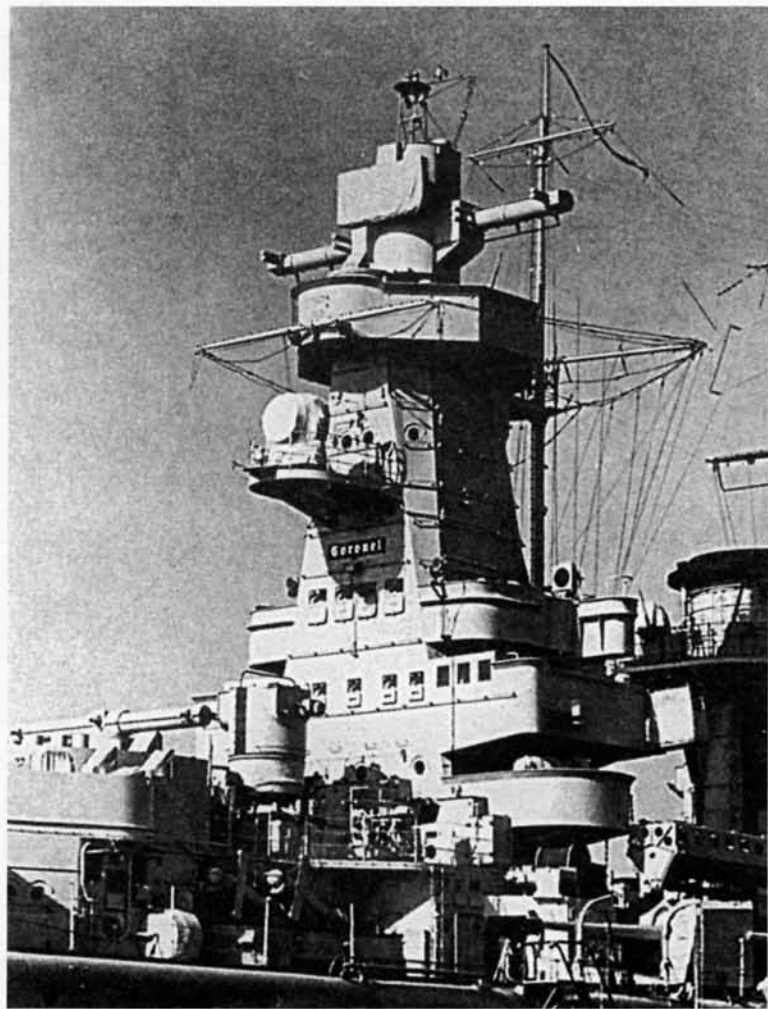
Для 88-мм зенитной артиллерии на "Дойчланде" вначале предусматривался довольно примитивный единственный КДП в диаметральной плоскости позади дымовой трубы, однако ввиду временности самих 88-мм одинарных установок он практически не использовался. В 1934 году флот получил новый зенитный КДП SL 2, стабилизированный в трех плоскостях и позволявший передавать правильные данные при крене до 12°. На "Дойчланде" установили два таких поста: один над сигнальным мостиком на передней мачте-надстройке, а второй — вместо временного поста за дымовой трубой. На двух последующих единицах

место кормового директора заняла катапульты, и корабли получили по два зенитных КДП по бокам от трубы, что, по мнению специалистов, значительно увеличило эффективность управления огнем. Посты имели собственные 4-метровые (по другим данным 3-метровые) стереоскопические дальномеры и средства дистанционного наведения орудий, что вместе с новыми 88-мм и 105-мм зенитками обеспечило достаточно сильную ПВО "карманных линкоров".

Что касается автоматов, то при относительно удачных зенитных установках немцы пользовались, мягко говоря, не слишком совершенными системами управления ими. До конца войны довольно многочисленные на уцелевших "Лютцове" и "Шеере" зенитные автоматы по-прежнему стреляли под местным управлением, иногда с использованием предусмотренных еще первоначальным проектом однометровых переносных дальномеров.

Список пунктов управления огнем не исчерпывался перечисленными главными постами. Для действий ночью предусматривалось командование кораблем со специального мостика, расположенного над командирским. Там были сосредоточены специальные просветленные морские бинокли и перископы, а поскольку при ночной стрельбе главным фактором являлась быстрота реакции, то тут же находились два дополнительных поста управления огнем, имевших упрощенное оборудование, но позволявших вести дистанционную стрельбу главным калибром. На том же мостике, в передней его части, помещался визирный пост управления прожекторами и два целеуказателя для стрельбы осветительными снарядами. На кораблях находилось еще 4 директора для наведения прожекторов, по 2 на каждую сторону от главной и кормовой боевых рубок. На "Дойчланде" они могли управлять действием 5 полутораметровых "фонарей" фирмы "Сименс-Шуккерт", 4 из которых располагались попарно по сторонам дымовой трубы, а еще один — на специальном мостике на мачте. "Адмирал Шеер" имел на один прожектор больше: на башенно-подобной надстройке их стало два по бокам вместо одного по диаметральной плоскости; такое же расположение получил и "Шпее".

На "карманных линкорах" рано появилось и радиолокационное оборудование. Уже в 1937 году "Дойчланд" получил опытный образец локатора FuMG-39. Его антенна размером 0,8 на 1,8 м находилась



на башенке дальномера на топе передней мачты. Впоследствии РЛС заменили на более совершенную модель FuMO-22 с его огромной антенной (2 x 6 м). "Шеер" и "Шпее" сразу же были оборудованы такими радиолокаторами. В ходе большой модернизации первый из них получил локатор FuMO-27; второй прибор той же модели впоследствии установили на башенке заднего дальномера. Характеристики немецких приборов к началу войны оставались довольно низкими (хотя и не уступали в то время английским): для FuMO-22 (рабочая длина волны 81,5 см, мощность 8 кВт) дальность по крупным надводным целям составляла в основном не более 7 — 8 миль при точности по углу около 3 — 5°, что позволяло использовать их только для целей обнаружения. На FuMO-26 удалось заметно улучшить номинальные характеристики: дальность по цели класса линкор-крейсер составляла 10 — 12 миль, а угловая

Носовая "башня" "Адмирала графа Шпее".

ошибка снизилась до 0,25 — 0,5°. Однако ведение артиллерийского огня исключительно по данным РЛС так и не практиковалось немцами до конца войны, хотя содержатся упоминания о "слепой" стрельбе по протяженным береговым объектам, о чем будет упомянуто в описании действий "карманных линкоров).

Энергетическая установка

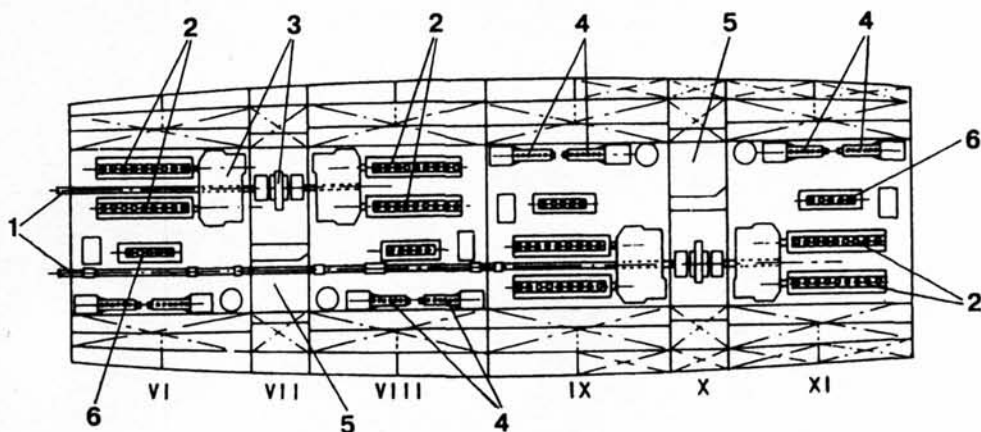
История создания в Германии специальных "быстроходных" моторов для боевых кораблей восходит примерно к середине 1926 года, когда ведущий производитель дизелей — фирма MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nurnberg) приступила к проектированию облегченного двухтактного дизель-мотора двойного действия. Двигатель еще не вышел из стадии опытов, когда фирма получила заказ на моторную установку экономического хода для крейсера "Лейпциг", мощность которой должна была значительно превышать параметры маломощных дизелей легких крейсеров типа "К". Результат не заставил себя ждать — многочисленные мелкие поломки преследовали "Лейпциг" до марта 1935 года, когда завершилась почти полная переборка моторов. Но эти печальные события имели место много позже октября 1928 года, когда последовал заказ на разработку машинной установки для "броненосца А", где дизели являлись главными и единственными механизмами, приводящими корабль в движение. Теперь фирма не имела права на ошибку. Инженеры, опираясь на накопленный опыт, на всякий случай понизили число оборотов двигателя, что уменьшило проблемы при смене хода с экономического на полный и обратно. Несмотря на принятые меры, те или иные затруднения с дизелями имели место на всех трех кораблях, в особенности

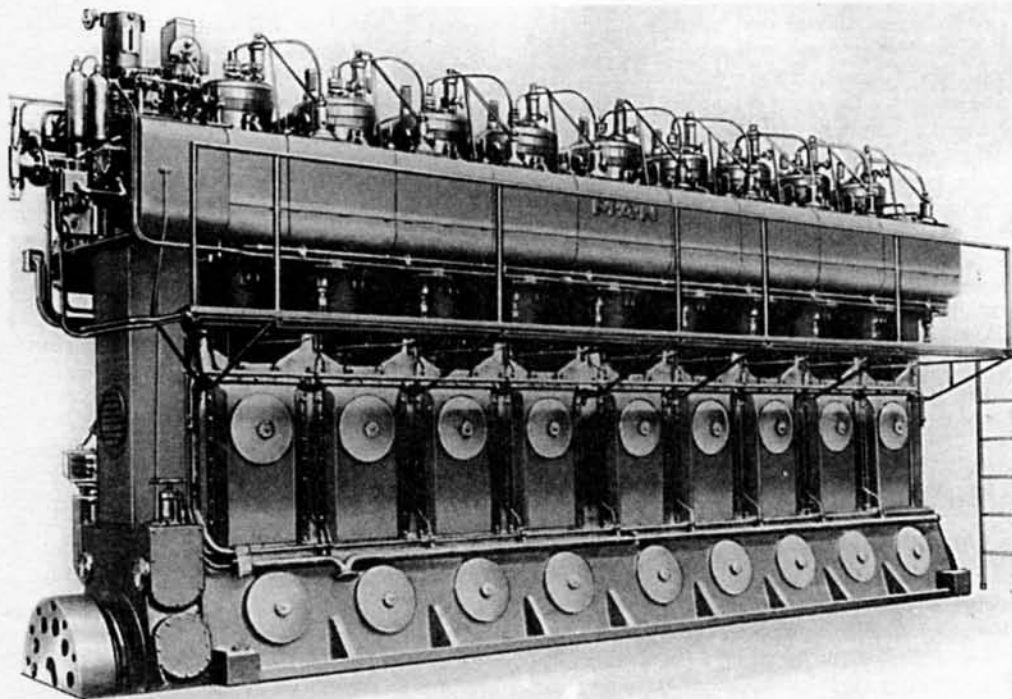
на головном "Дойчланде", служившем своего рода полигоном для доработки. Проблемы были связаны преимущественно с крещцкопфами и штоками поршней. Только после того, как удалось понять причины аварий и поломок, инженеры фирмы и корабельные механики смогли полностью овладеть ситуацией и обеспечить стабильную работу энергетики.

Между тем причины первоначальных проблем с дизелями заключались не только в отсутствии опыта в создании мощных моторов, но также в требованиях флота иметь как можно большую удельную мощность. В результате установки создавались слишком легкими для своей мощности, что приводило к повышенной вибрации и поломке отдельных частей. Один из немецких историков справедливо указывает, что вместо использования балласта было бы предпочтительнее выделить больше пространства и веса для энергетической установки, которая ввиду своего низкого расположения прекрасно сыграла бы ту же роль, что и чугунные болванки. Одновременно моторы стали бы более надежными, да и изготовление их оказалось бы менее трудоемким и дорогостоящим. Возможно, в этом случае не пришлось бы заниматься заменой поршней и даже довольно существенным переоборудованием моторных отсеков с дополнительными подкреплениями станин дизелей и участков платформы в зоне ЭУ. Работы такого рода проводились на "Дойчланде" с конца 1937 до середины 1939 года.

В итоге все усилия дали удовлетворительные результаты, и к началу войны энергетика "карманных линкоров" работала хорошо, ярким доказательством чему может служить первый рейд "Адмирала Шеера", который практически без остановок за 161 день прошел 46 419 миль без каких-либо неприятностей с моторами.

Схема энергетической установки "карманного линкора" "Адмирал граф Шее":
 1 — гребные валы;
 2 — главные дизели;
 3 — редукторы;
 4 — дизель-генераторы;
 5 — погреба 150-мм орудий;
 6 — вспомогательные дизели.





**Дизель
MAN M9 Zu 42/58 —
каждый из
"карманных
линкоров"
оснащался восемью
подобными
агрегатами.**

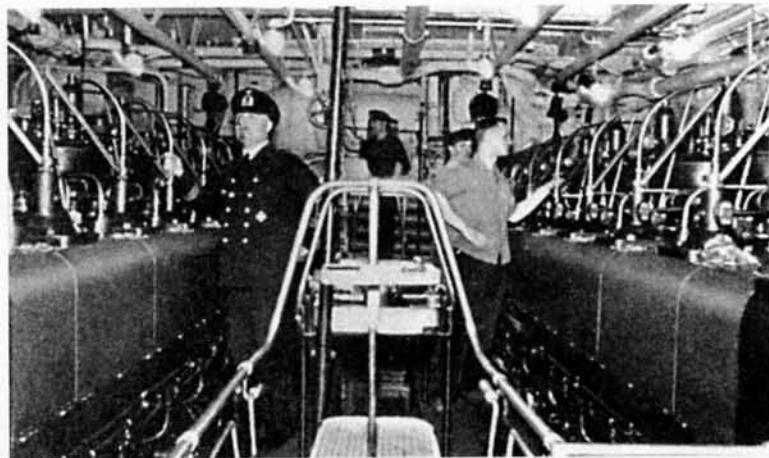
Последний корабль серии, "Адмирал граф Шпее", едва не лишился дизельной установки. Отмеченные выше неудачи на "Лейпциге" привели к обсуждению проблемы в техническом отделе министерства, итогом которого стал доклад, попавший 13 августа 1932 года на стол к командующему флотом адмиралу Редеру. В нем, в частности, указывалось, что дефекты дизелей будут рано или поздно устранены, но необходимое на это время нельзя точно предсказать. Предлагалось оставить моторную установку только в качестве крейсерской и оборудовать корабль паровыми котлами и турбинами. Адмирал стоял перед трудным выбором, но в конце концов восторжествовало требование единства энергетики на всех единицах серии. Главным фактором здесь стала неприемлемость сокращения дальности плавания как минимум наполовину, поскольку "карманные линкоры" по-прежнему рассматривались в качестве единственного козыря Германии в борьбе с британским торговым судоходством.

Все три корабля имели одинаковые дизели — по 8 главных, M-9Zu42/58, 9-цилиндровых максимальной мощностью по 7100 л.с. при 450 об/мин (максимальная продолжительная мощность 6655 л.с.) и 4 вспомогательных 5-цилиндровых, модели M-5Z42/58 (максимальная мощность 1450 л.с. при 425 об/мин). Вес в расчете на лошадиную силу составлял 11,5 кг — весьма неплохой результат для

дизельной установки, традиционно считавшейся довольно тяжелой.

В корпусе корабля ЭУ занимала 6 отсеков, с VI по XI. Общая длина машинных отделений составляла 61,5 м, то есть свыше трети длины судна. 8 моторов группировались в 4 отсеках попарно, причем двигатели, находившиеся в двух ближайших к носу отсеках, вращали правый вал, а в ближайших к корме — левый, всего по 4 мотора на вал. Соединялись они при помощи зубчатых передач фирмы "Вулкан" и муфт, размещавшихся в отсеках VII и IX соответственно у левого и правого бортов (остальную часть этих отсеков по ширине корабля занимали погреба боезапаса 150-мм орудий).

**Одно из машинных
отделений
"Дойчланда".**



**Практическая дальность плавания
"Дойчланда" (на основании результатов
плавания весной 1935 года)**

Число дизелей, работающих на 1 вал	Скорость, уз.	Дальность, миль
1	13	17400
2	19	11600
3	22	7900
4	23,7	4750

При сохранении общей длины ЭУ размер отсеков с трансмиссией на головном корабле и двух остальных отличался. Если на "Дойчланде" зубчатые передачи располагались вместе с муфтами в отсеках VII и IX, то на "Шеере" и "Шпее" они переместились в моторные отсеки, в результате чего длина последних увеличилась, а длина отделений трансмиссий соответственно уменьшилась.

Вспомогательные дизели устанавливались по одному в тех же моторных отсеках, что и главные. Кроме того, в каждом моторном отсеке имелось по 2 дизель-генератора мощностью по 270 кВт. В двух из 4 отделений находились еще и главные пожарные насосы. Для вспомогательных нужд (обслуживание корабля на стоянке) использовались два паровых котла, для которых места под броневой палубой уже не нашлось. Их разместили на средней палубе над главной ЭУ, хотя пар требовался не только для кухонь и прачечных, но и в бою — скажем, для тушения пожаров. Отдельные моторы приводили в действие рулевой привод.

Общий вес механической установки неуклонно возрастал от "Дойчланда" к "Шееру" и к "Шпее", хотя мощность главной ЭУ не менялась. На головном корабле он составил 1316 т и 559 т по главным и вспомогательным механизмам соответственно; на второй единице — 1413 и 663 т, а на последней — 1483 и 762 т. Если рост веса вспомогательных машин можно оправдать увеличением мощности электрогенераторов (на "Шеере" суммарно до 2800 кВт и на "Шпее" до 3360 кВт), то незапланированное увеличение аналогичного показателя для главных моторов обусловлено "латанием дыр", образовавшихся в результате чрезмерного их облегчения, и плохой весовой дисциплиной при проектировании.

Главным достоинством дизельной установки являлась огромная дальность плавания, достигавшая при полном запасе топлива 20 000 миль, причем при значительной крейсерской скорости. Испытания "Шпее" показали, что он способен

пройти 16 300 миль при средней скорости 18,6 узла. Даже при максимальном ходе без форсировки (26 узлов) дальность составляла 7900 миль — больше, чем у многих линкоров конца 1930-х годов при экономическом ходе! Еще одно важное достоинство этих установок — возможность быстрого набора скорости. Для этого требовались считанные минуты, тогда как традиционные турбинные механизмы могли дать полную мощность только при разведении полных паров в котлах, что могло потребовать и полчаса, и час — в зависимости от режима. Поэтому "карманный линкор" мог, во всяком случае в теории, быстро набрать свои 27 — 28 узлов и скрыться (или наоборот, сблизиться) до того, как противник сумеет развить полный ход.

Однако нельзя забывать и об отрицательных сторонах "военных теплоходов". Их высокооборотные двигатели производили неимоверный шум, настолько сильный, что при полном ходе у механиков неоднократно текла кровь из ушей, а офицерам в кают-компании приходилось общаться между собой при помощи записок — слов соседа невозможно было разобрать в чудовищном гуле. Но если шум можно отнести к "бытовым" недостаткам, то значительная вибрация, обусловленная, в частности, облегченными станинами и креплением моторов, отрицательно сказывалась на боевых качествах — от тряски выходили из строя точные устройства систем управления огнем и связи. Хотя в ходе эксплуатации большинство "неудобств" удалось в той или иной степени устранить или ослабить, точная стрельба на полном ходу оставалась сложной задачей.

Модернизации

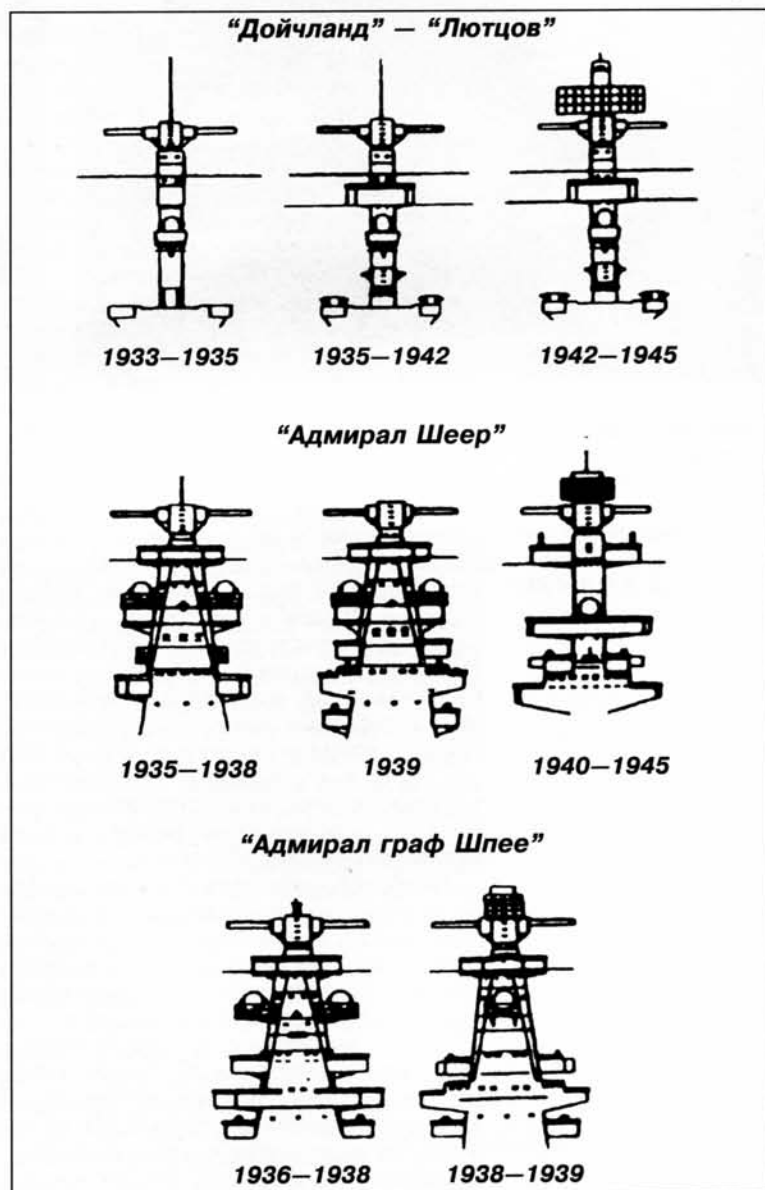
Два первых корабля серии за время своей карьеры неоднократно модернизировались, причем в ряде случаев с заметными изменениями внешнего вида и оборудования. Причин тому хватало. Уже в ходе довоенных океанских походов, которые хотя и проходили в основном в "щадящих" условиях субтропиков, выяснилось, что "броненосцы", спроектированные для относительно коротких волн Северного моря и Балтики, очень сильно принимают воду. На большой скорости они зарывались носом в волну и, не успевая распрямиться, затем погружались кормой, которая практически всегда оставалась "мокрой". Проблемы возникли в ходе службы и с дизелями. Надо сказать, что трудности с принципиально новой

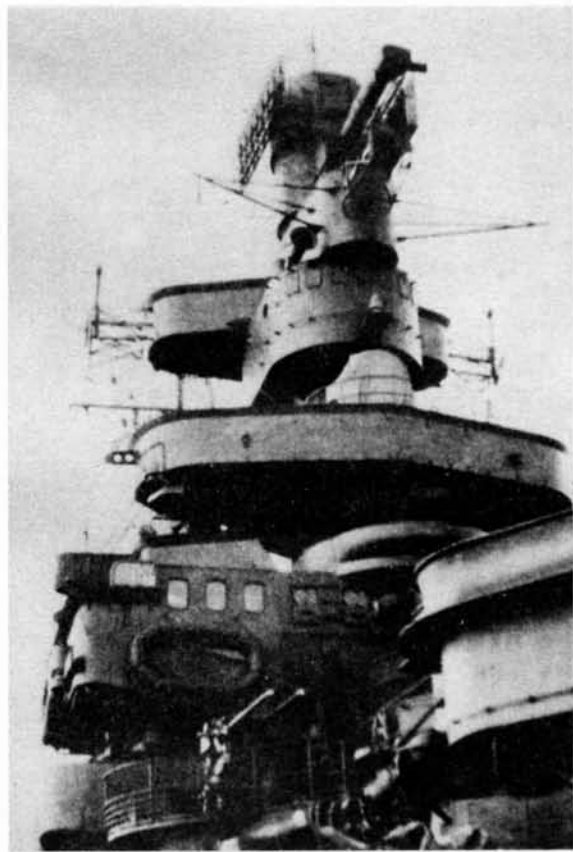
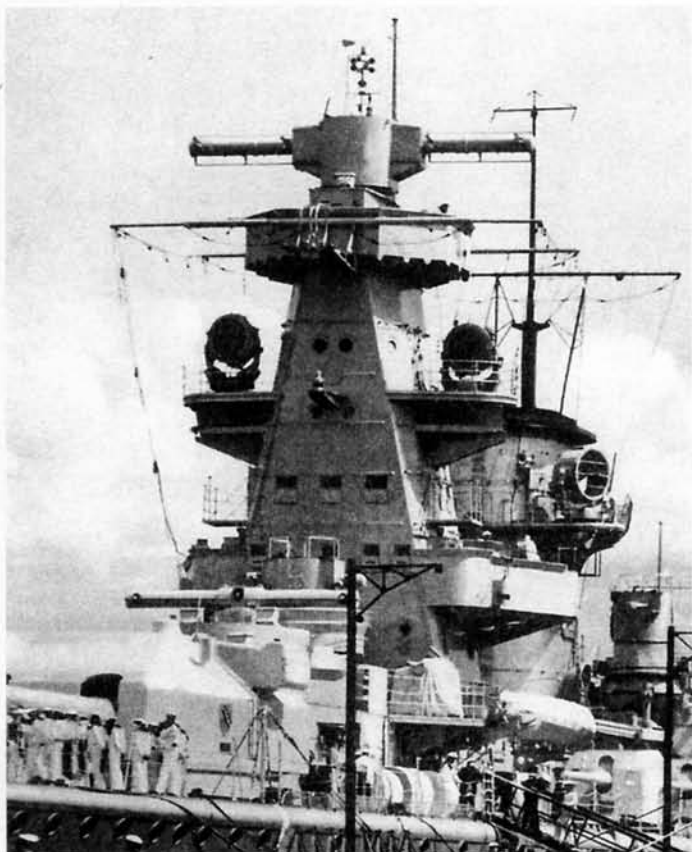
для таких больших боевых кораблей механической установкой не являются чем-то особенным. Реальные неприятности большей частью обуславливались слабыми основаниями и сильной вибрацией. Однако переборка моторов стала делом регулярным и несколько раз совмещалась с модернизациями.

Адмиралам одновременно хотелось улучшить боевые качества. Неоднократные совещания, прошедшие в течение 1937 года с участием высших чинов флота и специалистов по кораблестроению привели к выводу о необходимости существенных изменений прежде всего в форме корпуса. Мореходность оставалась большим местом всех германских боевых судов; одновременно с ростом мореходных качеств увеличивались и требования к ним. Адмиралы и инженеры пришли к согласию по следующим вопросам: корабли должны получить более высокий "атлантический" форштевень с плавным понижением линии борта вплоть до передней башни, а корму следует уширить. Расплатой за увеличение нагрузки могла служить замена башенноподобной надстройки на трубчатую мачту, использование успокоительных цистерн Фрама для хранения топлива, удаление посадочных тентов, перемещение прожекторов и, наконец, изменение состава вооружения. Все перечисленные меры были так или иначе испробованы впоследствии с достаточно хорошим результатом, кроме последней. Командующий линейными силами адмирал Карлс категорически не желал соглашаться с уменьшением числа 150-мм орудий вдвое, тем более что выигрыш в весе оказывался незначительным. Тогда всплыл первоначальный вариант "карманного линкора" с универсальной вспомогательной артиллерией. Место восьми 150-мм и шести 105-мм пушек должны были занять четырнадцать 127-мм в спаренных установках, из которых по три располагались бы по бортам, а еще одна — в диаметральной плоскости, вместо возвышенной зенитной установки. Это давало бы 8 орудий на борт для стрельбы как по морским, так и по воздушным целям, практически уравнивая немецкие броненосцы с американскими тяжелыми кораблями — признанными лидерами в отношении ПВО. Кроме того, единый калибр позволял высвободить почти 100 человек и дополнительные объемы в погребах для патронов к автоматам, а также забронировать подачи универсальных установок.

Проекты модернизации по корпусу рассматривались почти 12 месяцев, и в

результате наиболее предпочтительным оказался самый смелый из них, предусматривавший не только изменение формы носа, но и увеличение ширины и длины корабля (хотя масштабные работы со снятием 150-мм орудий и заменой их и тяжелых зениток на 127-мм универсальные орудия "пробить" не удалось). В сущности не такая уж значительная добавка веса в 500 т позволяла одновременно увеличить остойчивость, мореходность и скорость на целых 2 узла! Из этих несколько ошеломляющих расчетов следует, насколько невыгодными были формы и размеры, диктовавшиеся жесткими рамками ограничения водоизмещения. Общий рост нагрузки предполагался





**Носовая надстройка
"Адмирала Шеера"
до (с л е в а)
и после
модернизации
1940 г.
(с п р а в а).**

примерно в 750 т, из которых 200 т приходилось на новое оборудование и дополнительную противоосколочную защиту. В 1938 году Редер настоял на включение в планы годичной модернизации всех трех единиц. Первым с января 1940 года на верфь должен был отправиться "Шеер", за ним — "Шпее" и последним — "Дойчланд" (соответственно с июня и декабря 1942 года). Напряженная международная обстановка не позволила реализовать этот интересный замысел, а начавшаяся мировая война окончательно похоронила его. Хотя в итоге "Шеер" и "Дойчланд" претерпели довольно обширные модернизации, проведенные работы сильно отличались от запланированных.

Наиболее существенной перестройке за годы службы подвергся головной "Дойчланд". К его переделке пришлось приступить сразу после ввода в строй, поскольку некоторые виды вооружения имели явно временный характер. К 1935 году его 500-мм торпедные аппараты уступили место новым 533-мм, прикрытым легкими броневыми щитами. В 1934 году корабль получил КДП 88-мм зенитной артиллерии и одновременно — спаренные 88-мм пушки вместо одинар-

ных. В конце того же года в ходе планового ремонта заменили вспомогательный паровой котел, а также переместили прожектор на мачте. (Сама мачта "обросла" дополнительным мостиком.) В ходе следующего зимнего ремонта с ноября 1935 года по январь 1936 года на "броненосце" появилась катапульта и устройства для приема второго гидросамолета. Следующее переоборудование совпало с большим ремонтом во второй половине 1937 года после попадания испанских бомб. Основные работы выполнялись внутри корпуса: подкреплялись основания дизелей и палуба платформы в районе энергетической установки, что несколько ослабило общую вибрацию на больших ходах. Произошли, однако, и изменения во внешнем виде — прожекторы по бокам от трубы переставили с трубчатых подпор на более легкий мостик, проходивший по самому верху трубы, а для того, чтобы на нем мог находиться персонал, саму трубу в 1938 году снабдили наклонным козырьком. По обе стороны (в нос и корму) от 150-мм установок появились выгородки, препятствовавшие распространению дульных газов при стрельбе. На топе передней мачты появилась антенна

радиолокатора FuMG-39. Годом позже на трубе установили наклоненный назад козырек. В 1939 году произошла замена радиолокатора на новый FuMO-22; бипланы Хенкеля отправились на берег вместе с посадочным тентом, а их место заняли новые "Арадо-196".

После неудачного рейда в Атлантике в конце 1939 года зенитное вооружение "Дойчланда" дополнили четырьмя 20-мм автоматами MG C/30. Более значительно при исправлении последствий торпедного попадания в апреле 1940 года, когда 88-мм зенитки уступили место 105-мм спаркам SKC/33. Тогда же бывший "Дойчланд", а отныне "Лютцов" получил наклонный "атлантический" нос, хотя и менее ярко выраженный, чем, например, на тяжелых крейсерах или больших линкорах, а общая длина его корпуса увеличилась тем самым примерно на 2 м.

В середине войны (1942 год) козырек на трубе заменили на более высокий и большой, а на крыше носовой башни появился счетверенный 20-мм автомат армейского образца. Второй "фирлинг" установили в том же или следующем году, одновременно заменив прожектор на мачте-надстройке на одиночный 20-мм автомат. Армейские четырехствольные установки просуществовали недолго; к 1944 году их сняли в ожидании аналогичных флотских автоматов на стабилизированных лафетах, которые, однако, попали на "Лютцов" не скоро. В последний год войны зенитное вооружение неоднократно менялось и усиливалось. Если в марте 1944 года оно состояло из исходных восьми 37-мм и одиннадцати одиночных 20-мм автоматов, то уже с августа того же года началась постепенная замена пушек обоих типов на одиночные 40-мм "бофорсы" (Flak-28). В конце 1944 года "броненосец" имел шесть "бофорсов", четыре 37-мм и двадцать шесть 20-мм автоматов. Часть одиночных 20-миллиметровок уступила место спаренным установкам LM 44 того же калибра, в дополнение появилось три мощных "фирлинга" морской модели со стабилизацией в трех плоскостях. Общее число 20-мм стволов достигло 28: 3 счетверенных, 6 спарок и 4 одиночных. Но и это вооружение не стало окончательным. В соответствии с программой единого перевооружения ПВО в 1945 году на "Лютцове" должно было быть десять 37-мм автоматов новой модели с высокими характеристиками, которыми предполагалось заменить "бофорсы" и уцелевшие 37-мм спарки, но, как и на большинстве

других уцелевших крупных кораблей Кригсмарине, работы велись медленно и завершены не были.

По сравнению с головным кораблем серии "Шеер", более поздний и совершенный, менялся значительно меньше. Сколько-нибудь существенные модернизации начались в 1936 году, хотя и до этого при ежегодных ремонтах производились работы, оставившие следы в виде измененного рангоута и нового крана для подъема самолетов. Весной 1936 года для улучшения возможностей в ночном бою на нем оборудовали специальные платформы по бокам башенноподобной надстройки (на уровне командирского мостика), на которых установили по 3-метровому специальному дальномеру с большой светосилой для торпедной стрельбы в темноте. На других платформах, сбоку от трубы, появились два 20-мм автомата. 150-мм батарею оградили выгородками-щитами против действия дульных газов.

Значительные работы по машинной установке проводились летом 1939 года (переборка дизелей) и с февраля по июль 1940 года (укрепление оснований и перестройка моторных отделений). В результате сильно изменился внешний облик корабля. Место многогранной башенноподобной надстройки заняла трубчатая мачта по типу "Дойчланда", однако с совершенно другим расположением мостиков и платформ, буквально облепивших ее со всех сторон. Позади трубы появилась задняя мачта-тренога, а по левому борту установили новый кран. Корпус получил "атлантический" форштевень — наклонный и вздернутый, что уменьшило заливаемость носовой части, выявившуюся в ходе крейсерства. В то же время было установлено размагничивающее устройство и наклонный козырек на трубе, отводивший газы от мостиков и постов управления огнем в корму. "Карманный линкор" избавился от неудачных устройств — в частности, от посадочного тента для приема гидросамолетов и успокоителей качки, помещения которых приспособили для дополнительных топливных цистерн и кладовок. Во второй раз был заменен кран для подъема гидросамолетов. Изменилось и вооружение: 88-мм орудия уступили место 105-миллиметровкам SKC/33, исчезли 20-мм автоматы с платформ по бокам от трубы, а вместо них появились два четырехствольных "фирлинга" армейского образца (без стабилизации), один из которых разместился на крыше носовой башни, а второй — сразу за кормовой, за изломом

полубака. В 1941 году заварили иллюминаторы в носовой части и добавили стеллажи для еще 2 запасных торпед. Тогда же на задней башенке управления "Шеера" появился радиолокатор FuMO-26.

В середине 1942 года последовали дополнительные изменения: козырек на трубе увеличили в размерах, сняли один из прожекторов, переместив парный с ним на платформу у трубы по диаметральной плоскости, а на их первоначальное место на трубе вновь "посадили" две 20-мм одноствольки, снятые двумя годами раньше. Второй локатор FuMO-26 заменил FuMO-22 на передней мачте. Одновременно были установлены стандартные немецкие средства пассивного обнаружения излучения неприятельских РЛС ("Ява" и "Тимор").

Далее, по мере усиления угрозы с воздуха, на "Шеере", как и на "Лютцове", начался бурный рост числа зенитных автоматов, достигший вскоре 25 стволов. К

лету 1944 года помимо исходных 8 37-миллиметровок здесь имелось 4 "фирлинга" и 9 одиночных 20-мм автоматов. Затем началась замена части 37-мм спарок на одноствольные 40-мм "бофорсы". По плану единого перевооружения "карманый линкор" должен был иметь в 1945 году 4 40-мм, столько же 37-мм и 42 20-мм ствола, однако реально весь объем работ так и не удалось осуществить. Окончательное зенитное вооружение составило четыре 40-мм, восемь 37-мм и тридцать три 20-мм автомата.

Недолго проживший "Шпее" практически не модернизировали, ограничившись в 1938 году заменой 88-мм зениток на 105-мм, установкой РЛС и снятием прожекторов с платформ по бокам башенноподобной надстройки. (У восьмиугольного топа самой "башни" несколько скруглили углы.) От посадочного тента избавились уже в ходе рейда в Южной Атлантике, просто сбросив его за борт.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

"Адмирал граф Шпее"

Последний и наиболее мощный из "карманных линкоров" имел самую недолгую, но яркую карьеру. Он получил название в честь вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее, командовавшего немецкой заморской крейсерской эскадрой в первую мировую войну, разгромившего англичан в бою при Коронеле и погибшего 8 декабря 1914 года на борту броненосного крейсера "Шарнхорст" в сражении у Фолклендских островов. Его именем предполагалось назвать заложенный в 1915 году линейный крейсер типа "Макензен", однако поражение Германии в 1918 году не дало плану осуществиться. И вот 30 июня 1934 года дочь фон Шпее, графиня Губерта, разбила традиционную бутылку шампанского о борт спускаемого на воду корабля, носящего имя ее отца. В память о победном бое адмирала у берегов Чили на башенноподобной надстройке появилась готическая надпись "КОРОНЕЛЬ".

Полтора года корабль достраивался на плаву, 5 декабря 1935 года начались заводские испытания у стенки, а 6 января 1936 года "броненосец С" был принят на службу в Кригсмарине. В командование им вступил капитан цур зее Патциг. Последовали пробы в море, завершившиеся лишь к маю, когда "Адмирал граф Шпее" был окончательно введен в строй. На мерной миле в Нойкруге он развил 28,5 узла при водоизмещении 14 100 т и мощности 53 650 л.с. Кренгование показало не вполне достаточную остойчивость: при полном запасе топлива метацентрическая высота составляла 0,67 м — наименьшее значение из всех единиц серии. Выявился ряд недоработок в дизельной установке, которые, впрочем, быстро ликвидировали. Подтвердилась неудачность расположения вспомогательного котла над броневой палубой и компоновки некоторых других элементов оборудования. По-прежнему сильной оставалась вибрация, а вот шум удалось побороть: в этом отношении "Шпее" оказался наибо-

"Адмирал граф Шпее" возвращается в Вильгельмсхафен после испытаний, 22 февраля 1936 г. В н и з у: "Адмирал граф Шпее" на параде, июнь 1936 г.





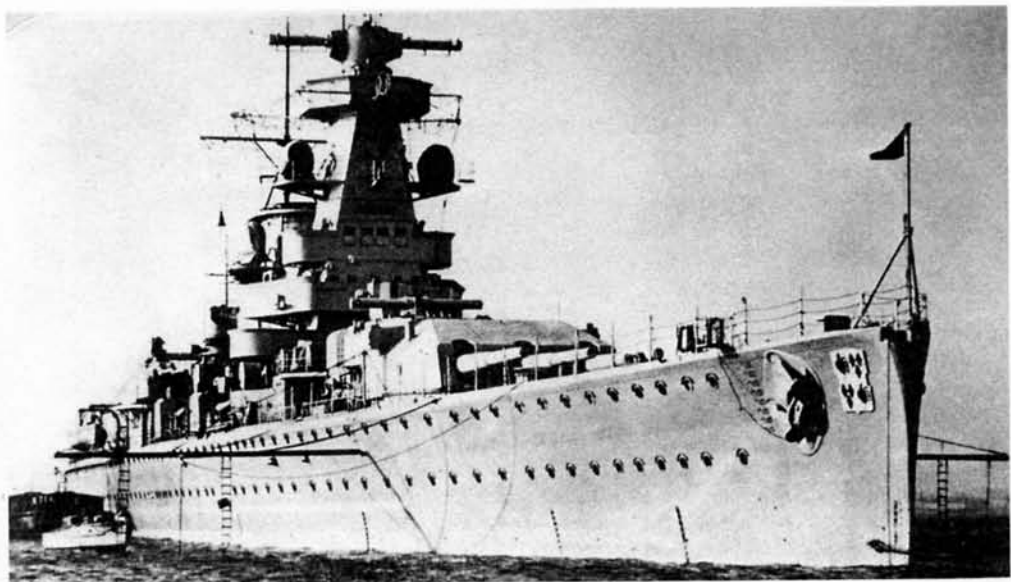
**Подводная лодка
U-14 на фоне
"карманного
линкора"
"Адмирал граф
Шпее",
1936 — 1937 гг.**

лее удачным из всех "карманных линкоров". Выяснилось, что для продолжительного хода свыше 18 узлов следует брать на борт дополнительный персонал механиков. Комиссия сделала еще несколько замечаний, однако времени для их немедленной реализации не оставалось. Напряженная обстановка в мире и в Европе требовала как можно более быстрого подключения самой мощной и современной единицы флота, поэтому уже в ходе испытаний линкор совершил несколько учебных плаваний. "Шпее" сразу же была уготована высокая роль: 29 мая он стал флагманом Кригсмарине на большом морском параде с участием Гитлера и других высших лиц третьего рейха.

Парад сменился буднями. С 20 мая проводились всесторонние испытания навигационного оборудования и электроники, а 6 июня "карманный линкор" вышел в первое дальнее плавание в Атлантику, к острову Санта-Круз. В течение 20-дневного похода продолжались учения

и тестирование аппаратуры и устройств, в частности, артиллерии (формально "Шпее" числился в этом походе опытовым артиллерийским судном). По возвращении 26 июня в Вильгельмсхафен учебные занятия продолжились. Осенью корабль принимал участие в маневрах, однако вскоре перед ним встали более серьезные задачи. 16 декабря 1936 года на "Шпее" поднял флаг контр-адмирал фон Фишель, назначенный командующим немецким флотом в испанских водах.

Кригсмарине принял самое активное участие в гражданской войне в Испании. В соответствии с решениями международного "комитета по невмешательству" прибрежные воды Пиренейского полуострова поделили на зоны ответственности между его членами: Англией, Францией, Германией и Италией, где ВМС этих стран должны были пресекать подвоз военных грузов обеим сторонам. Немцам достались участок от северной границы Португалии до Хихона, середина восточ-

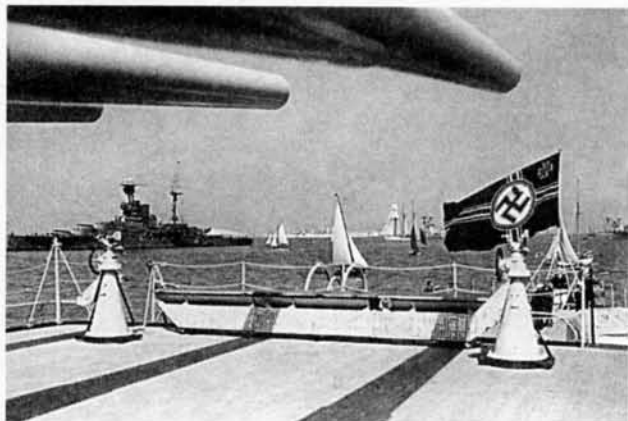
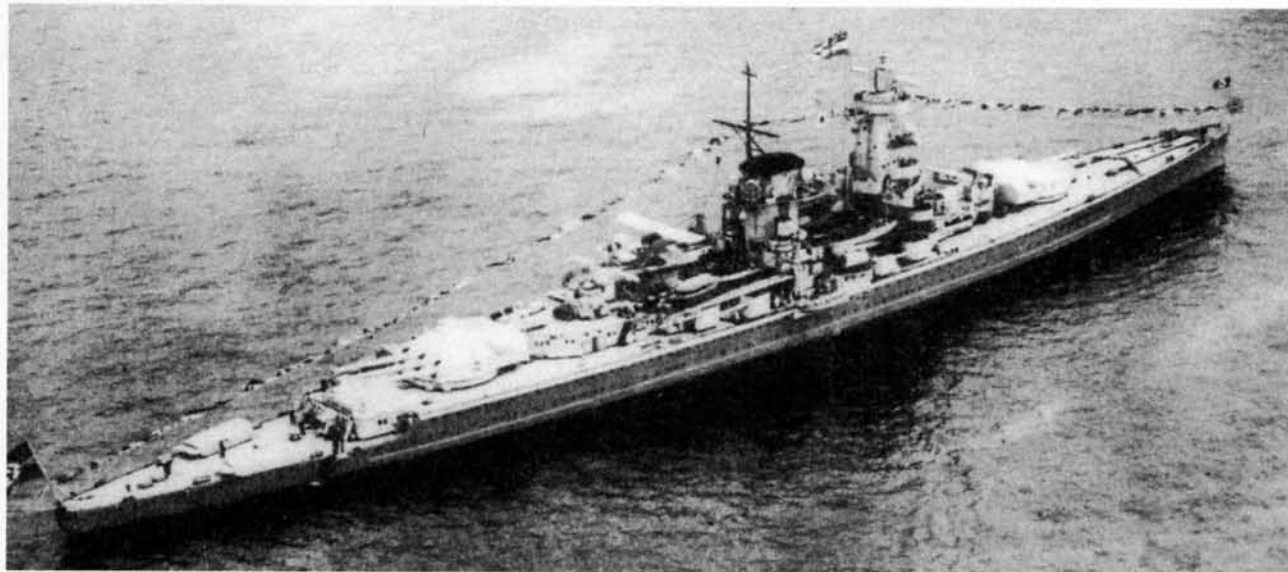


**"Адмирал граф
Шпее",
1937 г. Хорошо
виден герб корабля.**

ного (средиземноморского) побережья и африканский берег Гибралтарского пролива в испанском Марокко. В патрулировании принимали участие практически все боеспособные корабли немецкого флота, но "карманным линкорам" уделялась особая роль. В то время как прочие страны ограничились посылкой второстепенных боевых судов, те как бы представляли собой новую морскую мощь Германии. Там побывали "Дойчланд" и "Шерер"; затем настала очередь "Графа Шпее". Пройдя с 14 февраля 1937 года последние приготовления в Киле, 2 марта он взял курс на Бискайский залив. Двухмесячное плавание с посещением многих испанских портов завершилось в Киле 6 мая того же года. 15 мая наиболее современный немецкий корабль представлял Германию на Спитхэдском рейде, где состоялся парад в честь британского короля Георга VI с участием боевых судов всех стран. По завершении Спитхэдской недели "Шпее" вернулся на родину. Пос-



"Адмирал граф Шпее" во время парада на Спитхэдском рейде, май 1937 г. На правом нижнем снимке на заднем плане виден советский линкор "Марат".



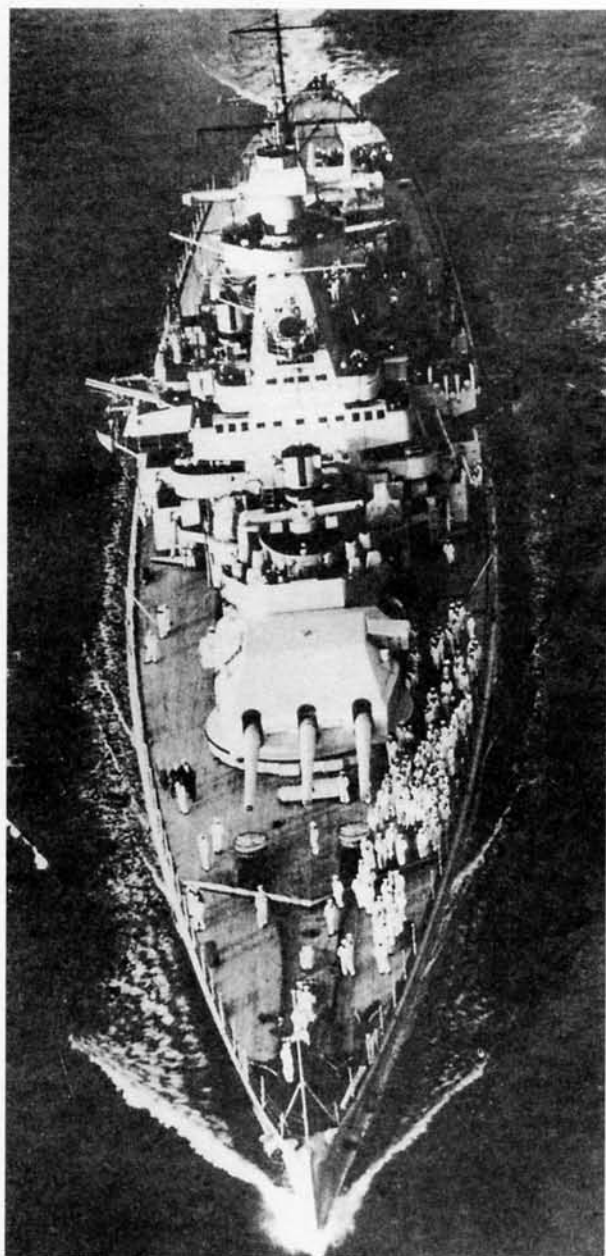
ле пополнения запасов и краткого отдыха "Шпее" вновь вышел в Испанию 23 июня. На сей раз поход был кратким: 7 августа 1937 года линкор возвратился в Киль. Осенью того же года состоялись небольшие походы в северные воды — в Швецию (с 18 по 20 сентября) и Норвегию (1 — 2 ноября). Непродолжительным оказался и выход в теплые испанские воды в начале 1938 года. Покинув Киль 7 февраля, корабль возвратился уже 18-го. В тот же день на нем поднял флаг командующий "броненосцами". Повышение статуса совпало с началом последнего большого отдыха: до лета "Адмирал граф Шпее" главным образом стоял в порту, совершая лишь короткие выходы в прибрежные воды. После зимней "спячки" (весьма условной, поскольку учения в порту продолжались) "карманный линкор" совершил еще один выход на Север,

в норвежские фиорды (конец июня — начало июля 1938 года). 22 августа флагман участвовал в большом флотском параде, который принимали рейхсфюрер Гитлер и регент Венгрии адмирал Хорти. В ходе этого мероприятия был спущен на воду тяжелый крейсер "Принц Ойген". Осень "Шпее" провел в дальних походах, совершив два выхода в Атлантику (6 — 23 октября и 10 — 24 ноября), посетив испанский порт Виго, португальские порты и Танжер.

С января 1939 года корабль прошел свой первый плановый ремонт в Вильгельмсхафене, завершив его к марту. И вновь на нем развеялся флаг командующего флотом. Командование Кригсмарине планировало большой зарубежный поход под руководством адмирала Бема, в котором должны были принять участие все 3 карманных линкора, крейсера



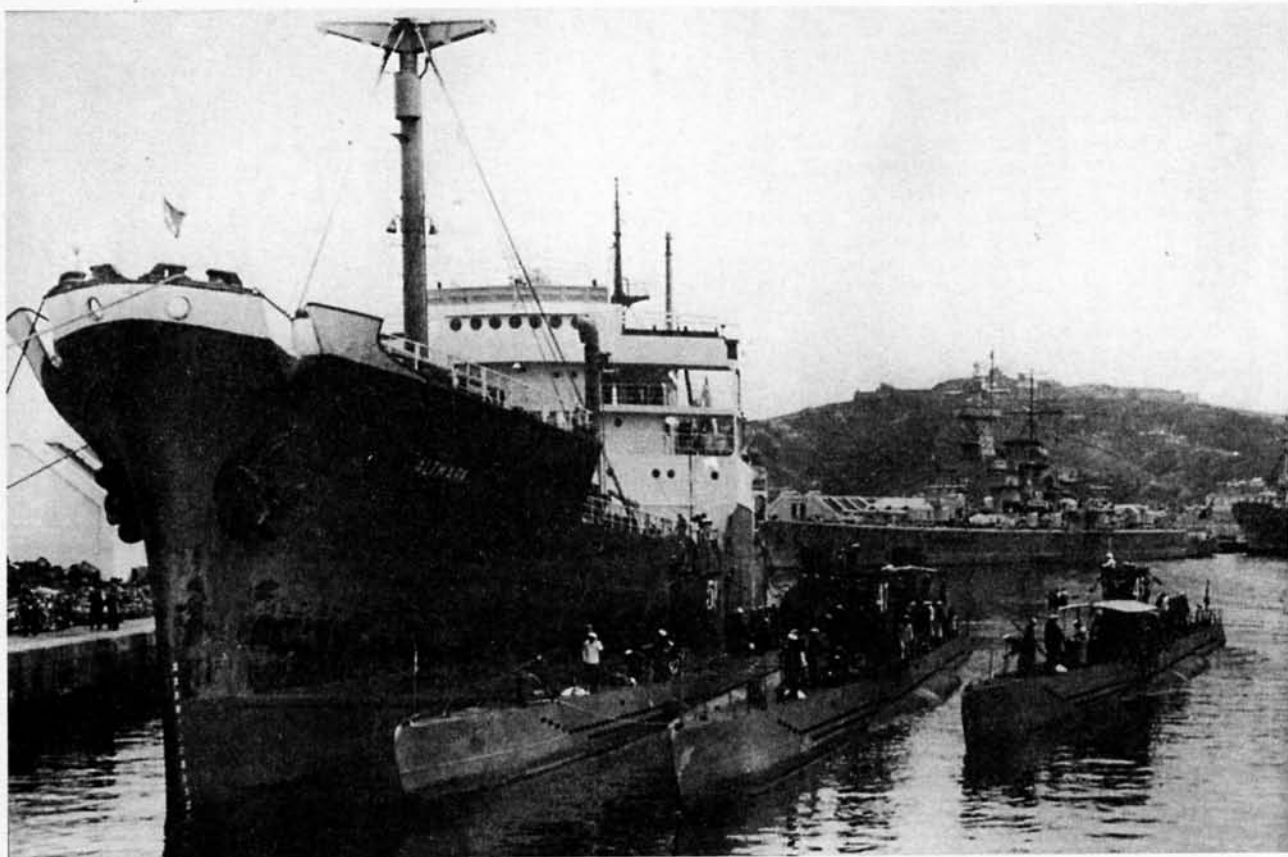
"Адмирал граф Шпее", 1939 г.
(с права и оба снимка на стр. 51).



"Лейпциг" и "Кельн", а также эсминцы и подводные лодки. С целью "показа флага" "Адмирал граф Шпее" несколько дней простоял на рейде в Сеуте. Он только успел вернуться на родину и пополнить запасы, как произошло очередное обострение обстановки. В этот раз не обошлось — нападение Германии на Польшу вызвало цепную реакцию. Началась мировая война.

К августу 1939 года "Адмирал граф Шпее" перестал быть самым мощным кораблем флота, однако его роль в возможных боевых действиях оставалась

весьма существенной. План, разработанный в полной тайне руководством Кригсмарине и одобренный лично Гитлером, предусматривал высылку в море "карманных линкоров" и судов снабжения задолго до начала атаки Польши. Их огромная дальность и возможность пополнять запасы позволяла оставаться в районах ожидания в течение нескольких месяцев с тем, чтобы в зависимости от развития событий либо начать рейдерские действия, либо тихо и мирно вернуться домой. 5 августа 1939 года, почти за месяц до начала войны, судно снабже-



**Германская эскадра
в Сеуте,
1 мая 1939 г.
На переднем плане
судно снабжения
"Альтмарк"
и подводные лодки
U-51, U-47 и U-45.
На заднем плане
"Адмирал граф
Шпее".**

ния "Альтмарк", предназначенное для работы в паре со "Шпее", вышло в Соединенные Штаты, где оно должно было принять дизельное топливо и раствориться в океанских просторах до встречи с "карманным линкором", который, в свою очередь, 21-го числа покинул Вильгельмсхафен под командованием капитана цур зее Г.Лангсдорфа. 24 августа за ним последовал "Дойчланд", "работавший" вместе с танкером "Вестервальд". Оба систершипа стали передовым отрядом немецкого флота в океане, поделив между собой Атлантику: "Адмирал граф Шпее" направился в южную ее часть, а его напарник — на позицию к югу от Гренландии.

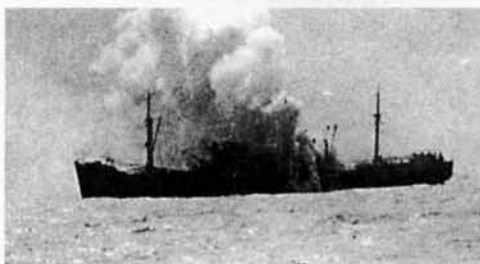
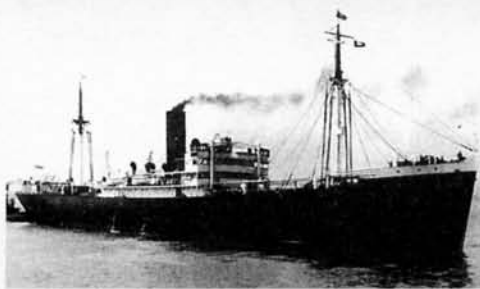
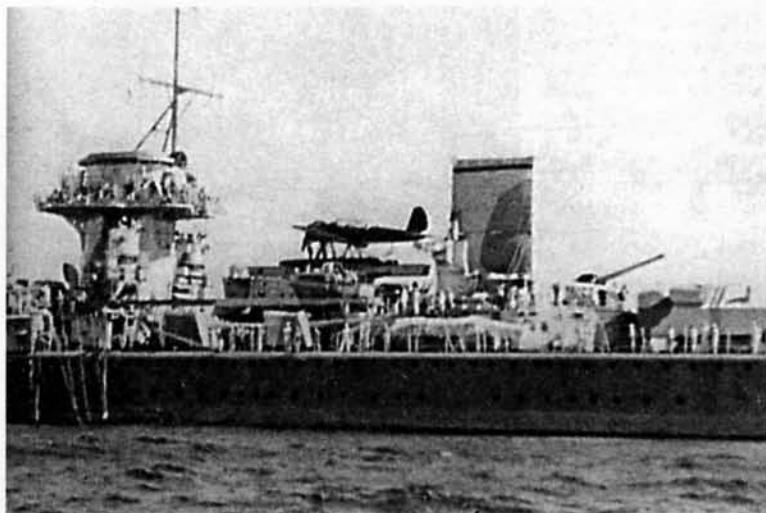
"Шпее" велю — ему удалось пройти незамеченным сначала к берегам Норвегии, а затем и в Атлантику южнее Исландии. Он стал единственным немецким рейдером, прошедшим этим путем, который впоследствии столь тщательно прикрывали англичане (их патрульные крейсера заняли позиции только 6 сентября). Плохая погода помогла немцам пройти незамеченными до самого района ожидания. Корабль не спешил, и к 1 сентября, дню начала мировой войны, находился в

1000 милях к северу от островов Зеленого Мыса. В этот день он встретился с "Альтмарком", причем командира ждал неприятный сюрприз: ярко выкрашенный в желтый и черный цвет большой танкер заметил и опознал своего "хозяина" по характерной башне-надстройке задолго до того, как был обнаружен сам! "Шпее" передал на "Альтмарк" военную команду, легкое вооружение и два 20-мм орудия, сдав заодно легковоспламеняющиеся грузы и приняв полный запас топлива.

Почти весь первый месяц войны прошел для "Шпее" и "Альтмарка" в молчании — в полном смысле этого слова. "Карманный линкор" двигался малым ходом к экватору, уклоняясь от любого дыма на горизонте и оставаясь незамеченным. Лангсдорф не получил никаких распоряжений из Берлина, а пользоваться своими радиостанциями ему было запрещено. Гитлер все еще надеялся разойтись с "владычицей морей" миром и не хотел раздражать ее началом крейсерской войны, одновременно не желая отзываться занявший удачную позицию и до сих пор скрывавшийся рейдер. Приходилось довольствоваться перехваченными

радиограммами, из которых полезными оказались разве что сведения о присутствии у бразильских берегов легкого крейсера "Аякс". 10 сентября "Шпее" пересек экватор; экипаж устроил соответствующее представление, впрочем, весьма скромное, поскольку часть команды все время находилась на боевых постах. Лангсдорф решил перейти в Южную Атлантику, на условную линию Ла-Манш — устье Ла-Платы, где можно было рассчитывать на хороший "улов" при наименьшем риске. Для маскировки на корабле установили выше носовой башни вторую, из фанеры и парусины, превратив его таким образом в подобие линейного корабля типа "Шарнхорст". Несмотря на примитивность декорации, эта мера впоследствии позволила несколько раз обмануть неискушенных торговых моряков.

Наконец 25 сентября последовал долгожданный приказ о начале операций. Лангсдорф избрал первым районом действий северо-восток Бразилии около порта Ресифи. 27 сентября он отпустил "Альтмарк", а спустя 3 дня ему подвернулась первая жертва. Правда, первый блин чуть было не вышел комом: обнаруженный британский пароход "Клемент" (5051 брт) пустился наутек, радируя об атаке. Когда же его удалось остановить, выяснилось, что транспорт совершал каботажный рейс из Пернамбуко в Баию с маловажным грузом. Попытка потопить его превратилась в настоящий фарс: несмотря на открытые кингстоны и заложенные немцами заряды, "Клемент" упорно не желал тонуть. Пришлось выпустить в него 2 торпеды, и обе прошли мимо! В конце концов заработали 150-мм пушки и пароход отправился на дно. Лангсдорф проявил себя истинным джентльменом, связавшись с радиостанцией "Каста Луэго" в Пернамбуко и сообщив координаты английских шлюпок, хотя тем самым обнаруживал свое местоположение. Капитан и старший механик "Клемента" заняли место узников в импровизированной "камере" на борту "Шпее", став первыми, недалеко не последними ее обитателями. Впрочем, в тот же день немцы остановили греческий пароход "Папаленос" и после досмотра передали на него пленников. Так желание во всем следовать правилам "мягкой" крейсерской войны привело к быстрой идентификации рейдера, поскольку английские моряки немедленно сообщили о случившемся. Единственное, что удалось сделать Лангсдорфу для дезинформации, — это вывесить фальшивую доску



В в е р х у:
"Адмирал граф Шпее" с фальшивой второй дымовой трубой.
С л е в а: пароход "Клемент", первая жертва германского рейдера. На трех нижних снимках, сделанных с борта "Адмирала графа Шпее", запечатлено потопление этого судна.



Подготовка к приему топлива с судна снабжения "Альтмарк", осень 1939 г.

с названием "Дойчланд", в результате чего союзники долгое время, вплоть до Ла-Платы, как бы "поменяли местами" оба "карманных линкора". Выгода от такой мистификации была более чем сомнительной. Реакция последовала очень быстро. Для операций против рейдеров (в середине октября союзники узнали, что в океане действуют два немецких "броненосца") было выделено 8 тактических боевых групп, в состав которых номинально вошли 3 линейных крейсера — английский "Ринаун", французские "Дюнкерк" и "Страсбург", авианосцы "Арк Ройял", "Гермес" и "Беарн", 9 тяжелых и 5 легких крейсеров, не считая десятков других боевых единиц (вплоть до линкоров), охранявших трансатлантические конвои. Однако фактически против "Шеера" оперировало не так много кораблей. В Южной Атлантике находились 3 британских соединения: крейсерская эскадра под командованием коммодора Хэрвуда (группа "G"), прикрывавшая южноамериканские воды (тяжелые крейсера "Эксетер" и "Камберленд"), группа "H", базировавшаяся на Кейптаун (тяжелые крейсера "Сассекс" и "Шропшир"), группа "K" под командованием контр-адмирала Уэллса, наиболее сильная из всех (линейный крейсер "Ринаун" и авианосец "Арк Ройял").

Вторую жертву "карманный линкор" нашел на линии Кейптаун — Фритаун 5 октября. Британский пароход "Ньютон

Бич" (4651 брт), перевозивший 7200 т маиса, едва успел дать сигнал об атаке, как призовая партия захватила его. Здесь немцев ждала ценная добыча: из доставшихся документов удалось составить достаточно полное впечатление о системе радиопереговоров с торговыми судами и даже получить в исправном виде стандартную английскую рацию, снятую с судна и установленную в рубке "Графа Шпее". Ценный трофей было жалко топить, и "Ньютон Бич" под управлением немецких моряков сопровождал рейдер.

Спустя два дня последовал новый успех. Еще один "британец" — пароход "Эшли" (4222 рег.т), перевозивший в Англию сахар-сырец, отправился на дно, а его команда перебралась на "Ньютон Бич" — правда, ненадолго. Теперь Лангсдорф находился на пересечении оживленных морских путей и не желал сковывать свои действия захваченным транспортом. "Ньютон Бич" последовал за "Эшли", а команды обоих судов оказались в гораздо менее комфортных условиях на борту рейдера.

Между тем пленники имели шанс пойти на дно вместе со своей "плавающей тюрьмой". Сигнал с "Ньютон Бич" был принят торговым судном и ретранслирован на крейсер "Камберленд". Если бы командир крейсера мог предположить, что сигнал не достигнет мощной радиостанции во Фритауне — координационном центре охоты за рейдерами в Южной Атлантике, он, конечно же, нарушил бы предписанное радиомолчание. Судьба "Шпее" и "Альтмарка" могла стать незавидной, поскольку во Фритаун следовала мощная группа "K" контр-адмирала Уэллса. Вероятность обнаружения немецких судов с воздуха в условиях хорошей погоды была высокой, а "Ринаун" и "Камберленд" могли бы легко справиться с "карманным линкором".

Тем не менее, 9 октября "Шпее" едва не лишился своего судна снабжения. В районе западные островов Зеленого Мыса самолет с авианосца "Арк Ройял" заметил лежащий в дрейфе большой танкер. На запрос о принадлежности с него был получен ответ о том, что это американский транспорт "Делмар". Адмирал Уэллс сомневался. Однако, имея в своем распоряжении лишь линейный крейсер "Ринаун" и "Арк Ройял", он мог выбрать для досмотра подозрительного судна либо 30-тысячетонный гигант, либо еще менее подходящий авианосец, что в любом случае означало сотни тонн сожженной нефти и риск отвлечься от других задач ради скорее всего бесполезной проверки. Так

"Альтмарку", выдававшему себя за "Делмар", удалось чудом ускользнуть, после чего он отправился на юг, в более пустынные районы. Если бы англичанам удалось потопить его, рейдерство "Шпее" могло прекратиться гораздо раньше.

В результате вместо успеха к англичанам пришла очередная неприятность. 10 октября "карманный линкор" остановил крупный транспорт "Хантсман" (8196 брт), перевозивший различные пищевые грузы, в том числе полторы тысячи тонн чая. Для его экипажа, составлявшего 84 человека, на борту рейдера не оказалось достаточно места, и приз пришлось оставить на плаву. Однако, чтобы спутать неприятелю карты, Лангсдорф приказал передать с захваченного на "Ньютон Бич" радиопередатчика сообщение о том, что он атакован подводной лодкой: это объясняло его исчезновение, не выдавая при этом присутствие надводного корабля. "Шпее" двинулся на юг, навстречу счастливо избежавшему гибели "Альтмарку". 14 октября на судно снабжения перегрузили пленных и захваченные на "Хантсмане" продукты. Следующие 4 дня "броненосец" и танкер следовали рядом. Лангсдорф выжидал, анализируя перехваченные и частично дешифрованные радиogramмы, сообщавшие о наличии в океане двух немецких линкоров и о мерах предосторожности для судов при сближении с неизвестными боевыми кораблями. Радиообмен дал командиру "Шпее" и его офицерам немало полезной информации — в частности, подсказал перекрасить свой самолет в цвета английского камуфляжа.

22 октября бортовой "Арадо" обнаружил крупный транспорт и вывел на него рейдер. После предупредительных залпов попытки радировать с судна об атаке прервались, и призовая партия высадилась на новехонкский "Тривэниэн" (8835 брт), перевозивший цинковую руду из Австралии в Англию. Но радист сделал свое дело: через некоторое время служба радиоперехвата ("В-Dienst") сообщила, что о захвате уже знают в британской базе в Саймонстауне. Сигнал о бедствии принял также транспорт "Лэнстивен Касл", находившийся поблизости от места действия.

Второй раз Лангсдорф вывел свой корабль из-под удара. Взяв курс на запад и дав полный ход, "Шпее" затем резко повернул на юго-восток. Командир впервые рискнул связаться со штабом в Германии, предупредив, что собирается завершить крейсерство в январе 1940 года.



Английский транспорт "Тривэниэн", потопленный 22 октября 1939 г.

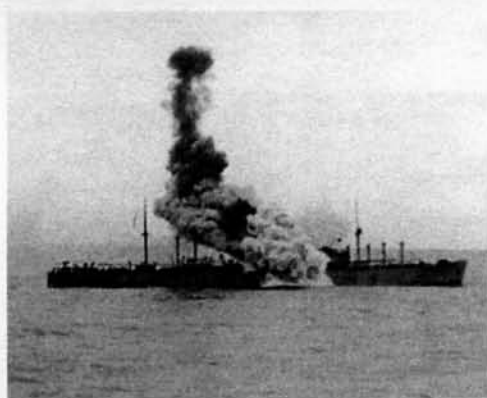
Индийский океан, в который теперь направлялся "Адмирал граф Шпее", также представлял собой тучное поле для рейдерства. Все следовавшие через него торговые пути пролегли либо к Суэцкому каналу, либо огибали мыс Доброй Надежды. Лангсдорф избрал зону южнее острова Мадагаскар, поскольку не хотел тащить за собой "Альтмарк", подвергая его риску быть обнаруженным у южной оконечности Африки. Удобная позиция в юго-восточном углу Индийского океана оставляла возможность для быстрого возврата в Атлантику и одновременно вызывала бы сильную головную боль у "владычицы морей", заставив ее расширить зону поиска на целый океан!

28 октября "Альтмарк" был отпущен, а 4 ноября "Шпее", по-прежнему никем не замеченный, обогнул мыс Доброй Надежды. Первая неделя крейсерства на новом месте оказалась бесплодной: океан оставался пустынным. Погода стала портиться, что привело к событию, имевшему важнейшие последствия. 9 ноября гидросамолет "Арадо-196", сослуживший рейдеру хорошую службу, потерпел аварию и надолго вышел из строя. "Карманный линкор" два раза пересек южный вход в Мозамбикский пролив, подойдя к самому побережью Африки — и все безуспешно. Только 14 ноября он остановил небольшой, но новый теплоход "Африка Шелл", следовавший в балласте и ставший единственной жертвой рейдера в Индийском океане. Правда, сам факт пребывания там немецкого рейдера продолжал сказываться на судоходстве (прежде всего британском) в течение еще долгого времени.



Английский танкер "Африка Шелл", единственная жертва "Адмирала граф Шпее" в Индийском океане.

Английский пароход
"Дорик Стар",
потопленный
2 декабря 1939 г.



20 ноября "Шпее" обогнул южную оконечность Африки в обратном направлении. Плохая погода и безрезультатное крейсерство в опасных водах сильно измотали экипаж, поэтому возвращение в тропические широты и встреча с "Альтмарком", состоявшаяся 26 ноября, стали приятными событиями. Рейдер пополнил запас топлива и продовольствия, получив возможность находиться в море аж до конца февраля 1940 года. Правда, после трехмесячного плавания в тропиках днище требовало очистки, а дизели — профилактического ремонта. Пришлось заняться поочередной переборкой двигателей, на что ушло несколько дней. По окончании работ Лангсдорф после долгих раздумий решил вернуться в "счастливейший" район между Фритауном и Рио-Жанейро, где пересекались морские пути, ведущие к Кейптауну из США и Европы. Авиамеханикам наконец-таки удалось кое-как наладить работу мотора корабельного "Арадо", и рейдер вновь обрел "глаза", но, как оказалось, ненадолго.

Поначалу дела пошли неплохо. 2 декабря "Шпее" остановил большой турбоход "Дорик Стар" (10 086 брт), следовавший из Новой Зеландии с грузом зерна, шерсти и замороженного мяса. Приз оказался очень ценным, однако Лангсдорф отдал приказ немедленно его затопить, ограничившись добычей из 19 слитков серебра. На то имелись веские причины: только что починенный самолет радировал, что попытался совершить вынужденную посадку и повредил левый поплавок. Осознавая важность "арадо" для дальнейших действий, командир поспешил на помощь, выпустив в "Дорик Стар" торпеду и произведя несколько залпов. Самолет удалось спасти, но англичане могли получить ценные сведения о нахождении рейдера, перехватив сигнал об атаке с транспорта и переговоры между кораблем и гидросамолетом. Требовалось сменить район действия. "Шпее" повернул на юго-запад и на следующий день пустил ко дну очередной английский пароход — 7983-тонный "Тайроа", везший из Австралии мороженое мясо и шерсть. Таким образом, Британия потеряла 2 судна в одном районе в течение суток. Понимая, что сюда устремятся "охотники", Лангсдорф решил еще раз сменить зону действия. Он избрал устье Ла-Платы, поскольку Буэнос-Айрес посещали до 60 английских судов в месяц. 6 декабря "Адмирал граф Шпее" последний раз встретился с "Альтмарком", вновь пополнив запас дизельного топлива и провианта и сдав на него команду "Дорик Стар". Как бы предчувствуя возможный бой, командир провел артиллерийско-дальномерные учения, используя в качестве цели свое же судно снабжения. Старший артиллерист, фрегаттен-капитан Ашер, остался недовольным их результатом, поскольку за три с лишним месяца вынужденного безделья персонал системы управления огнем главного калибра заметно дисквалифицировался. На следующий день "Альтмарк" навсегда расстался со своим "хозяйном", увозя в трюме около четырехсот плененных моряков с потопленных торговых судов.

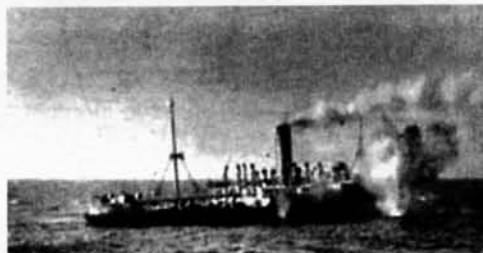
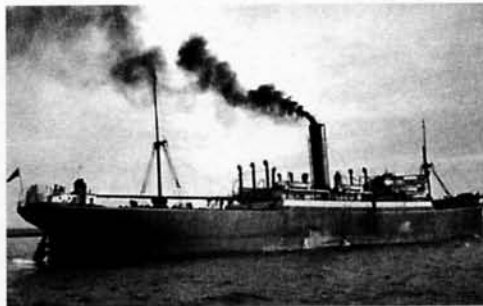
Утром танкер скрылся за горизонтом, а к вечеру впередсмотрящие заметили пароход "Стреоншэл", груженный пшеницей. После снятия команды приз был потоплен. Командир и офицеры "Шпее" с интересом разбирали свежие газеты, в одной из которых обнаружили исключительно ценную для себя информацию — фотографию тяжелого крейсера "Камберленд" в камуфляже. Лангсдорф решил

покрасить свой корабль в том же стиле и установить дополнительные "трубы", подделываясь под "британца". Он предполагал выйти к устью Ла-Платы, затем повернуть на север, к Рио-де-Жанейро, и после потопления возможных жертв направиться на восток, не скрываясь от нейтральных судов, чтобы имитировать уход в Индийский океан. На самом деле он предполагал двигаться на север Атлантики и закончить крейсерство, вернувшись в Германию. Но планы остались планами. "Шпее" ожидала иная судьба.

Обратимся теперь к действиям другой стороны. Крейсера Хэрвуда безуспешно патрулировали свой район до 27 октября, когда "Эксетер" отправился в Порт-Стэнли (Фолклендские о-ва) для профилактического ремонта. На смену ему пришел входивший в состав ВМС Навой Зеландии легкий крейсер "Аякс", однотипный с "Ахиллесом". Условия службы отряда были, пожалуй, наиболее тяжелыми среди всех поисковых групп, поскольку ему приходилось действовать в нейтральных водах, строго придерживаясь международного морского права, запрещавшего использовать порты третьих стран в качестве баз, в частности, для заправки. Из британских баз в районе имелся лишь совершенно необорудованный Порт-Стэнли, да и тот на удалении более чем 1000 миль от основных морских путей, и крейсерам часто приходилось принимать топливо в море. Трехмесячный поиск не дал никаких результатов.

Следование за противником по сигналам атакованных судов оказалось явно неудачным приемом, поскольку вряд ли немцы стали бы ожидать противника, оставаясь в том же районе. Необходимо было предугадать следующий ход командира рейдера. Коммодор Хэрвуд сделал такую попытку. Получив сообщение о потоплении "Дорик Стар", он предположил, что враг метнется от африканского побережья океана к южноамериканскому, попытавшись ударить по узлам морских путей в районе Буэнос-Айрес — Монтевидео или Рио-де-Жанейро. Парировать такой выпад можно было только сосредоточив силы.

9 декабря "Эксетер" был спешно отозван из базы. В семь утра 12 декабря все три крейсера Хэрвуда соединились в назначенном месте недалеко от уругвайского побережья. Коммодор передал сигналом свой план, состоявший в том, что при появлении "карманного линкора" днем силы должны разделиться на 1-й дивизион ("Аякс" и "Ахиллес") и "Эксетер" для обстрела противника с обоих



Английский пароход
"Тайроа",
потопленный
3 декабря 1939 г.

бортов, а в ночное время все 3 корабля должны атаковать вместе, в разомкнутом строю. Он потребовал от командиров настойчивости в сближении на дистанцию эффективного огня 6-дюймовок. Еще в свою бытность преподавателем на курсах высших офицеров флота в Гринвиче в 1936 году Хэрвуд предлагал именно этот метод борьбы крейсеров против "карманников". Вечером 12-го отряд несколько раз отрететировал запланированные маневры.

В это время "Шпее" следовал 20-узловым ходом практически в ту же точку. 11 декабря его "арадо" вновь потерпел аварию — на этот раз самолет восстановлению не подлежал. Так в критический момент "карманный линкор" лишился возможности вести авиаразведку, что сыграло, может быть, роковую роль в последующих событиях. Командир решил разместить вместо самолета фальшивую трубу; работы предполагалось начать утром 13 декабря. В 6.00 планировался поворот на курс 335° и поиск торговых судов. Однако в 5.52 наблюдатели доложили о том, что прямо впереди по курсу видны верхушки мачт. Еще не опознав цели, Лангсдорф приказал дать полный ход. Перевод дизелей на максимальное число оборотов всегда вызывал дикий шум и выброс из трубы столба выхлопных газов, сравнимого по виду с султаном дыма от какого-нибудь угольного крейсера. Теперь и англичане обнаружили своего противника...

Сражение при Ла-Плате 13 декабря 1939 года — первый классический бой Второй мировой войны и один из немногих чисто артиллерийских боев круп-

ных надводных кораблей — в общем-то хорошо известно. О нем снят художественный фильм, написано немало книг. Однако некоторые из них освещают события весьма односторонне, тенденциозно, а порой и не вполне достоверно. В частности, в недавно вышедшем в Санкт-Петербурге переводе книги А. Дивайна "По следам "карманных линкоров" приводится яркое описание сражения, сделанное еще в годы войны, местами просто фантастическое. На деле все обстоит не так просто. Казалось бы, бой, происходивший при отличной видимости, в результате которого все участники остались на плаву, не должен иметь "темных пятен". Но после затопления "Шпее" большинство документов оказались уничтожены, так что впоследствии германским офицерам пришлось восстанавливать картину боя по памяти, а некоторые моменты навсегда канули в Лету вместе с его командиром. С английской стороны Харвудом был составлен подробный, но весьма общий отчет, содержащий в основном выводы, а не описание. Огромную работу провел в 1960-е годы бывший британский консул в Монтевидео Юджин Миллингтон-Дрейк, лично и письменно опросивший многих участников с обеих сторон. Тем не менее, информация о ходе боя остается во многом противоречивой: достаточно лишь сравнить прокладку курсов, приводимую различными немецкими и английскими источниками. Попытаемся дать по возможности полную картину, в основном отражающую участие в этом сражении германского "карманного линкора", отмечая спорные места и устоявшиеся легенды.

Первая из них относится ко времени обнаружения противниками друг друга. Обычно считается, что англичане заметили "броненосец" намного позже, чем он их. На деле разница скорее всего составляла одну-две минуты. Наблюдатели на крейсерах увидели столб дыма на горизонте и сообщили о нем, но для утомленных многодневным крейсерством офицеров сообщение не вызвало особой тревоги. Несмотря на ожидание возможной встречи с рейдером в районе Ла-Платы, они полагали, что на горизонте появилось очередное торговое судно. Крейсера (в порядке: "Аякс", "Ахиллес" и "Эксетер") продолжали следовать крупным зигзагом на скорости 14 узлов, держа генеральный курс 60°. Стояла почти идеальная погода — спокойное море, безоблачное небо; видимость была практически неограниченной.

Между тем на "Шпее", сближавшемся с англичанами с общей скоростью 50 км/ч, быстро опознали в одном из трех появившихся на горизонте судов "Эксетер". Два легких крейсера были приняты за эсминцы (здесь сыграли свою роль их невысокие надстройки). Лангсдорф имел на размышления считанные минуты. Наличие эсминцев могло, по его мнению, означать лишь одно — присутствие вблизи конвоя. Поскольку срок рейдерства явно подходил к концу, а его "броненосец" имел полный боекомплект и запас топлива, командир "Шпее" счел возможным вступить в бой, рассчитывая легко разделаться с единственным крейсером, уклониться от торпедной атаки и в случае удачи обеспечить себе обильную добычу. Другое соображение состояло в том, что от трех преследователей, имевших большую скорость, можно избавиться единственным способом: решительно атаковав их до того, как те наберут ход.

Прошло 18 минут с момента обнаружения, когда сигнальщики разобрались, что предстоит иметь дело не только с "Эксетером", но и двумя легкими крейсерами. Противники сблизились настолько, что в бинокль были видны сигналы, поднимавшиеся на мачтах англичан. На "Шпее" поняли, что они обнаружены.

В ряде источников критикуется решение Лангсдорфа столь решительно сблизиться с противником, вместо того чтобы использовать преимущество в дальности и точности своих тяжелых орудий. В морском бою почти всегда можно найти объект для критики в действиях любой стороны; чтобы понять действия командира "Шпее", достаточно вспомнить, что он собирался именно внезапно атаковать, а заметив разделение кораблей неприятеля — как можно скорее уничтожить сильнейший из них. Для этого требовалось сблизиться: на дальних дистанциях расход снарядов мог оказаться слишком велик, а результата же не удалось бы достигнуть достаточно быстро. Набравшие ход 30-узловые крейсера могли преследовать "броненосец" сколь угодно долго, "ведя" его до прихода должного подкрепления. Реальная скорость "Адмирала графа Шпее" в это время, по данным его главного механика, не превышала 25 узлов, в основном из-за обросшего за время рейдерства днища. Кроме того, следовало помнить об опасности при попадании 8-дюймовых снарядов в палубную броню с большими расстояний. Так что в решительности Лангсдорфа следует видеть не горячность бывшего торпедного офицера (в 30-е годы он командовал ми-



**Английские легкие
крейсера "Аякс"
и "Ахиллес" после
боя с германским
рейдером.**

ноносцами), а скорее трезвый расчет. Аналогичным образом, неоднократно восхваляемая смелость Хэрвуда, разделившего свои силы для атаки с обоих бортов, могла легко обернуться трагедией, что едва и не произошло.

"Шпее" в 6.18 открыл огонь полубронейными снарядами из орудий главного калибра с дистанции свыше 90 кбт по только что отделившемуся "Эксетеру". Противник сделал то же самое чуть позже: "Эксетер" ответил в 6.20, стреляя вначале из передних башен, к которым через 2,5 минуты присоединилась кормовая. "Аякс" дал залп в 6.21, а спустя 2 минуты к нему присоединился "Ахиллес". Дистанция до разделившихся и следовавших уступом ("Ахиллес" чуть сзади и ближе к врагу) легких крейсеров также составляла около 90 кбт. С 6.25 между ними была установлена устойчивая радиосвязь, и оба корабля вскоре вели общую централизованную стрельбу. "Шпее" в ответ ввел в дело 150-мм пушки левого борта. Огонь немцев со стороны выглядел неторопливым; по мнению английских наблюдателей, они дожидались падения предыдущего залпа и только после этого выпускали следующий, причем стреляли всего одной башней. Немцы опровергают этот факт, утверждая, что использовали традиционную для них "лесенку", то есть давали следующий залп, не ожидая падения предыдущего, с некоторым отк-

лонением по дальности. Поскольку "карманые линкоры" имели только 6 орудий ГК, при пристрелке главный артиллерист "Шпее" фрегаттен-капитан Пауль Ашер чередовал стрельбу из обеих башен, давая трехорудийные залпы, переходя после накрытия на полные 6-орудийные. Со стороны это могло выглядеть как "неуверенная стрельба с отдельным управлением из разных башен по разным целям" (из донесения Хэрвуда). В то же время англичане утверждают, что рассеяние и по дальности, и по направлению было очень незначительным.

Перед германскими артиллерийскими офицерами стоял непростой вопрос выбора типа боезапаса. Использование бронейных или полубронейных снарядов с замедлением могло дать решающий успех при удачном попадании в машины или погреба слабо бронированного противника, зато донные взрыватели вряд ли могли взводиться тонкой обшивкой или надстройками, и многие попадания оставались бы почти бесполезными. Ашер избрал другой путь: после первых залпов по "Эксетеру" полубронейными гранатами с замедлением он перешел на фугасные с головным взрывателем мгновенного действия. Теперь взрывался любой снаряд, зато глубоко расположенные в корпусе жизненные части крейсеров оставались в относительной безопасности. Ашер рассчитывал на мощное оско-

лочное действие 300-кг гранат (как мы увидим, не зря). Впоследствии выбор типа боеприпасов неоднократно критиковался самими немцами. Они считали, что при использовании бронепробивающих снарядов "Эксетер" был бы пущен на дно. С этим можно поспорить, рассмотрев конкретные попадания. В ходе боя на "Шпее" неоднократно меняли тип используемых боеприпасов; англичане даже отмечают, что в одном залпе использовались снаряды разных типов, что маловероятно. (Возможно, при перемене цели "достреливались" снаряды какого-либо типа, скопившиеся в перегрузочном отделении одной из башен.)

Англичане в течение всего боя использовали только бронепробивающие снаряды с замедлением типа CPBC (Common Pointed, Ballistic Cap — полуброневой, с легким наконечником для улучшения баллистики), за исключением нескольких фугасных (HE). Если для 8-дюймового калибра в таком выборе был определенный смысл (что подтвердило одно из попаданий), то в случае 6-дюймовок гораздо лучше было бы использовать 51-кг фугасные снаряды без замедления. Большинство снарядов, без значительного ущерба прошедших через объемистую "башню" и надстройки в середине корпуса, вызвали бы пожары, выход из строя практически небронированных 150-мм и 105-мм орудий и, главное, многочисленных кабелей связи. Как будет отмечено, даже небольшое сотрясение от невзрывающихся снарядов приводило к достаточно неприятным последствиям; в случае полноценного взрыва ситуация для немцев могла быть куда хуже. Разгадка нерационального поведения англичан лежит в том, что в начале войны они практически не имели в составе боезапаса крейсеров фугасных снарядов мгновенного действия, что оказалось на руку рейдеру.

Стрельба обеих сторон поначалу оказалась весьма точной. Как обычно, немцы пристрелялись первыми. Третий залп 11-дюймовок накрыл "Эксетер". Осколки одного из снарядов буквально выкосили прислугу торпедного аппарата правого борта, изрешетили стоящий на катапульте самолет и весь борт и надстройки, от ватерлинии до верха дымовых труб. Перебитыми оказались цепи сигнализации о готовности орудий, так что старшему артиллеристу пришлось вести огонь вслепую, не зная, могут ли все его пушки дать залп. Заодно осколки разбили прожекторы и вызвали пожар. (Вообще осколочное действие 300-кг снарядов ока-

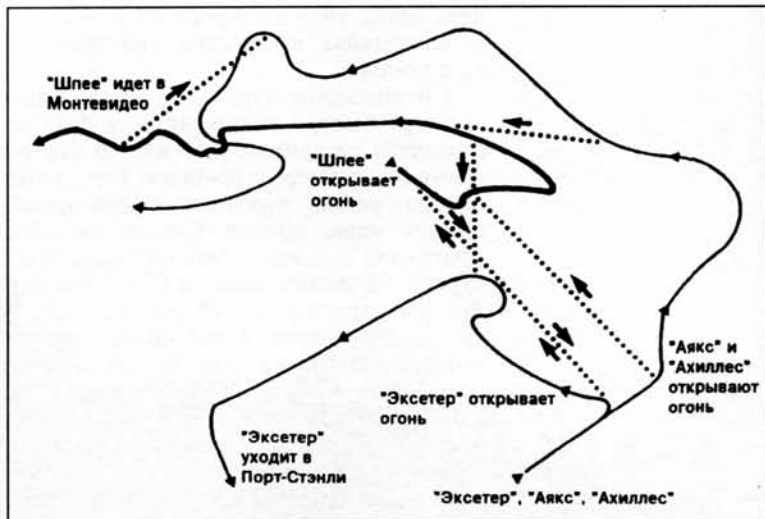
залось очень сильным, и в дальнейшем некоторые недолеты наносили крейсерам не меньшие повреждения, чем прямые попадания.) Снаряд с замедлением из следующего залпа прошел через носовую часть корпуса крейсера без взрыва, не нанеся существенных повреждений. Относительно безобидным было и еще одно попадание в полубак. Но через пару минут последовал роковой для англичан удар. 283-мм фугасный снаряд сдетонировал в момент попадания в возвышенную 8-дюймовую башню. К этому моменту башня "В" сделала только 8 залпов. От страшного сотрясения башня вышла из строя до конца боя, пострадал и ее персонал. Веер осколков накрыл всю главную надстройку. Последствия были ужасными: все находившиеся на мостике офицеры, кроме командира, кэптана Белла, были убиты или тяжело ранены. Переговорные трубы и кабели, ведущие от директора и дальномеров к вычислительному центру, оказались перебитыми. Крейсер лишился навигационных средств и не слушался руля, рыскнув вправо и выйдя из угла обстрела оставшейся носовой башни. К счастью, командир быстро овладел ситуацией и перенес управление на запасной пункт в корме, который, однако, у экономных англичан представлял собой открытый мостик без сколько-нибудь существенно оборудования. Корабль потерял только треть артиллерии, но его реальная боевая мощь упала в гораздо большей степени. В частности, "Эксетер" не успел даже выпустить в воздух свой гидросамолет, который мог бы помочь в корректировке огня, а передача приказов в рулевое отделение и машину осуществлялась голосом через цепочку матросов! В данном случае 283-мм орудия "карманного линкора" полностью подтвердили свою эффективность против крейсеров.

Правда, ответный огонь с "Эксетера" также произвел сильное впечатление на офицеров "Шпее", охарактеризовавших его как "быстрый и точный". Один 8-дюймовый снаряд пробил насквозь башенноподобную надстройку и вышел, не взорвавшись. Зато другой, попавший несколько позже, своим действием удивил немцев. Пронизав верх 100-мм пояса, он пробил также 40-мм продольную переборку и ударился о броневую палубу, сделав в ней вмятину "размерами с таз для умывания", а затем взорвался. Осколки повредили кабели и вызвали пожар, охвативший хранилище сухого химического средства для тушения огня. Люди, борющиеся с пламенем, получи-

ли тяжелые ожоги и отравления. (На стоянке в Монтевидео немцы даже призвали уругвайских врачей, поскольку предполагали или делали вид, что предполагали, будто англичане использовали химические снаряды.) Если бы 203-мм снаряд попал метром ниже, он разорвался бы прямо в моторном отделении, и последствия для "Шпее" могли оказаться еще более тяжелыми. К сожалению для британцев, этот успех "Эксетера" стал последним. Огонь поврежденного крейсера становился все менее и менее действенным. Прямых попаданий с него больше не было в течение всего боя.

Зато мало-помалу стал сказываться огонь с легких крейсеров. Несколько полуброненбойных снарядов попали в башенноподобную надстройку, и, хотя большинство их не взорвалось, определенный эффект был достигнут. Лангсдорф, невозмутимо сжимавший трубку в углу рта, командовал своим кораблем на манер Того или Битти с открытого мостика. В отличие от адмиралов прошлого он попластался от излишнюю храбрость. Два небольших осколка поразили капитана в плечо и кисть, а взрывная волна отбросила его на пол мостика с такой силой, что он потерял сознание, и старший офицер был вынужден на время принять командование. Хотя раны оказались незначительными, по мнению находившихся все время рядом с командиром офицеров, контузия повлияла на его дальнейшее поведение. Лангсдорф потерял железную уверенность в победе, часто отдавал приказание об изменении курса, что отрицательно влияло на собственную стрельбу, и принимал "недостаточно агрессивные решения".

Насколько это верно, судить спустя почти 60 лет трудно, однако примерно в то же время (с 6.22 до 6.24) "Адмирал граф Шпее" начал поворот влево, разворачиваясь правым бортом к обходящим его с носа легким крейсерам, уже набравшим ход в 25 узлов. Вообще-то маневрирование "карманного линкора" в начальный период боя является предметом наибольших расхождений в описаниях. В соответствии с грубой схемой, набросанной немецкими офицерами по памяти после затопления их судна, корабль очень плавно повернул на 90° влево в течение 10 минут и пошел курсом на норд. В начале поворота (около 6.25, то есть сразу после попадания в башню "В" "Эксетера") он перенес огонь ГК на легкие крейсера (дистанция около 85 кбт). Очевидцы с "карманного линкора" и немецкие штабные офицеры, в том числе



**Бой у Ла-Платы
13 декабря 1939 г.
(английская версия).**

адмирал Кранке, настоятельно утверждают, что он не делал в это время никаких резких маневров. На английской схеме изображены два поворота: один в промежутке с 6.22 до 6.25 на 90° влево, затем второй, почти на столько же — на другой борт (завершен к 6.28). Хэрвуд отмечает, что огонь ГК "Шпее" в это время разделился: кормовая башня стреляла по "Эксетеру", а носовая — по створившимся легким крейсерам, что отрицается артиллеристами "броненосца", утверждающими, что 283-мм пушки всегда вели централизованный огонь по одной цели. Современные немецкие источники показывают еще более глубокий поворот; в книге Коопа и Шмольке он изображен в виде восьмерки, то есть на какое-то время корабль якобы ложился на противоположный курс. В любом случае английская схема (вообще более подробная) очень плохо согласуется с курсовыми углами: из нее следует, что с момента открытия огня и до поворота в 6.22 "Шпее" мог стрелять по "Эксетеру" только из носовой башни, что не соответствует фактам. Успешная стрельба немцев в 6.20 — 6.25 вряд ли может свидетельствовать в пользу каких-либо значительных разворотов в это время. Кажущееся разделение огня ГК скорее всего объясняется чередованием залпов башен для пристрелки по новой цели.

Около 6.31 "Адмирал граф Шпее" быстро дал 3 накрытия по "Аяксу". Англичане применили индивидуальное маневрирование, меняя курс каждый раз в направлении падения предыдущего залпа противника. Метод "охоты за залпами" давал хорошие результаты на больших дистанциях при высокой скорости уклонения, поскольку за 30 с полета снаряда

цель могла уйти в сторону на 2 — 3 кбт, и "правильная" коррекция огня приводила к промаху.

1-й дивизион Хэрвуда и "карманный линкор" быстро сближались: к 6.33 их разделяла дистанция в 65 кбт. В это же время Лангсдорф, в прошлом торпедный офицер, решил, что настала пора предпринять меры против торпед, которые противник мог выпустить на сходящихся курсах. (Действительно, в 6.31 "Эксетер" произвел трехторпедный залп из аппарата правого борта, который вследствие маневра уклонения даже не был замечен немцами.) Кроме того, не следовало слишком сближаться с 6-дюймовыми крейсерами, скорострельные пушки которых могли нанести на малых дистанциях существенный урон. В 6.34 командир "броненосца" отдал приказ развернуться влево. По германским сведениям, поврежденный "Эксетер" полностью скрылся за дымовой завесой, из которой не появлялся примерно до 6.40. В результате поворота "Шпее" лег на примерно параллельный с ним курс (NW) и сам прикрылся завесой, которая не мешала ведению собственного огня. Здесь следует еще одно трудноразрешимое расхождение. В 6.40 снаряд главного калибра разорвался с недолетом у борта "Ахиллеса". Вновь осколки достигли мостика и КДП. Четыре человека убило и еще троих ранило, включая артиллерийского офицера. Однако почти в тот же момент два 283-мм снаряда поразили "Эксетер", и вновь — с тяжелыми последствиями. Один из них вывел из строя оставшуюся носовую башню, а второй, попавший в помещение старших унтер-офицеров, разрушил радиорубку, убив пятерых радистов, прошел в корпусе корабля 18 м и взорвался у правого переднего 102-мм орудия, выведя из строя всю прислугу. Тут же загорелись патроны в кранцах первых выстрелов. Остается неясным, как мог "Шпее", только что закончивший поворот, столь быстро и удачно пристреляться по обоим целям, весьма удаленным друг от друга. Вероятно, регистрация времени на английских отрядах не была точной.

Заметив поворот "Шпее" в 6.37 на северо-запад, Хэрвуд сразу отдал приказ лечь на тот же курс, хотя маневр временно выводил из действия половину его артиллерии, расположенную в кормовых башнях. В те же минуты с флагманского крейсера стартовал гидросамолет "Си Фокс" для корректировки артогня. К несчастью для англичан, его радиостанцию с раннего утра настроили на частоту,

соответствующую радиопереговорам при разведке. Для корректировки специально применялась другая частота, на которой радисты "Аякса" и "Ахиллеса" тщетно ждали сообщений от корректировщика. Поломка радиостанции на "Ахиллесе" заставила вести раздельное управление огнем, причем, когда "Аякс" установил, наконец, связь с самолетом, он воспринял постоянные сигналы о недолетах на свой счет, хотя они относились к "глухому" "Ахиллесу". Результатом стал чуть ли не двадцатиминутный "пробвал" в эффективности огня кораблей Хэрвуда.

Между тем поврежденный "Эксетер" в 6.40 резко повернул вправо, лег на восточный курс и в 6.42 выпустил 3 торпеды из аппарата левого борта, так же как и в первый раз, с прицеливанием "на глазок". Тут же в крейсер попал еще один снаряд, и он развернулся влево на 180°. Одним из результатов германского огня стал полный выход из строя всех навигационных инструментов и приборов, так что эффективность огня оставалась близкой к нулю. Однако стрельба, управлявшаяся старшим артиллеристом сначала с прожекторной площадки, а затем — прямо с крыши башни, продолжалась еще полчаса; из двух орудий было выпущено 177 снарядов, почти 90 на ствол. Лишь около 7.30, когда проникавшая через осколочные пробоины в борту и перебитые шланги пожарных магистралей вода замкнула электропитание привода кормовой башни, кэптен Белл приказал покинуть поле битвы. "Эксетер" находился в тяжелом положении: метровый дифференциал на нос заставил сбросить скорость до 17 узлов, хотя турбины и котлы оставались целыми. Крейсеру предстояло пройти более 1000 миль до Фолклендов, ориентируясь по единственному сохранившемуся компасу из спасательной шлюпки. Так или иначе, его участие в бою окончилось в 7.40, хотя на деле он практически не мог угрожать "Шпее" еще часом раньше. После того как "Эксетер" скрылся в дыму, легкие крейсера Хэрвуда остались вдвоем против "карманного линкора", который вел теперь по ним стрельбу обоими калибрами. Довершив широкий разворот на восток около 6.52, "Ахиллес" и "Аякс" теперь следовали прямо за "Шпее", развив скорость 31 узел и постепенно догоняя противника. Огонь обеих сторон с дистанции 85 — 90 кбт стал малоэффективным, отчасти из-за того, что стреляла лишь половина орудий (носовые башни у англичан и кормовая — у "карманного линкора"). В 6.55



Хэрвуд приказал повернуть на 30° влево, вводя в действие всю артиллерию. Спустя 2 минуты снаряды англичан накрыли противника. Лангсдорф применил тот же прием "охоты за залпами", ежеминутно меняя курс на 15° — 20°, а около 7.00 поставил дымзавесу. Вскоре после 7.10 с юга вновь показался "Эксетер", на который пришлось перенести огонь главного калибра. Постоянные переносы прицела и маневры не могли не сказаться на результатах стрельбы: за 40 минут боя, с 6.45 до 7.25 ни один из немецких снарядов не достиг попаданий. Между тем 6-дюймовые снаряды легких крейсеров начали наносить "Адмиралу графу Шпее" существенный урон. Один из них пробил тонкий 10-мм корпус 150-мм установки № 3 правого борта, уничтожив почти всю прислугу и выведя из строя орудие. Выпущенный в горячке боя с "Ахиллеса" учебный снаряд (болванка без разрывного заряда) попал в район излома полубака, убил двоих матросов, пронзил насквозь несколько кают и застрел в помещении унтер-офицеров. Несколько попаданий пришлось в башенноподобную надстройку. Один из снарядов взорвался под верхним постом управления огнем, убив двух моряков и смертельно ранив лейтенанта Григата, единственного германского офицера, погибшего в бою при Ла-Плате. Буквально чудом уце-

лела проводка, и "Шпее" удалось избежать судьбы "Эксетера". Еще один снаряд походя снес правый дальномер на мостике, разбросал боезапас 37-мм установки и взорвался прямо на гироскопе приборов управления огнем зенитной артиллерии. Вышла из строя слабо бронированная подача носовой группы 150-мм пушек, окончательно сведя их стрельбу на нет. Однако наиболее серьезные последствия имело прекращение связи с директором и дальномерным постом на носовой надстройке. По воспоминаниям ст. лейтенанта Разенака, приказ о переносе огня на другой легкий крейсер просто не достиг персонала дальномера, который продолжал выдавать дистанцию до "Аякса". Естественно, все данные для корректировки огня оказывались неверными. "Шпее" попал в ту же ситуацию, что и "Аякс" с "Ахиллесом", когда у тех произошло рассогласование связи с самолетом-корректировщиком.

Заметив снижение эффективности неприятельского огня, Хэрвуд в 7.10 повернул влево, опять ограничив углы обстрела носовыми башнями. По английским данным, "Шпее" дважды на протяжении 8 минут ставил дымзавесы и непрерывно маневрировал. В 7.22 дистанция по дальномеру "Аякса" составила всего 54 кбт. 1-й дивизион чуть отвернул

Триумфальное возвращение "Эксетера" в Англию, 1940 г. До этого крейсер прошел временный ремонт на Фолклендах.

вправо, поскольку 11-дюймовые залпы стали накрывать крейсера (после 7.16 в непосредственной близости от флагмана упало не менее 9 снарядов). А в 7.25 последовала расплата за смелость: 283-мм снаряд пробил барбет возвышенной кормовой башни "Аякса", полностью выведя ее из строя, и ударился в следующий барбет, заклинив и его. Корабль лишился кормовой группы артиллерии, в дополнение отказала одна из подач в башне "В" (возвышенная носовая). "Аякс" остался с 3 боеспособными орудиями, и командующий отрядом приказал отвернуть на 4 румба к северу. В 7.31 с самолета поступило донесение о следах торпед спереди по курсу. Действительно, "Шпее" находился в отличной ситуации для использования своих торпедных аппаратов, удобно расположенных в корме, однако, по немецким данным, успел выпустить только одну торпеду, поскольку в этот момент (7.17) Лангсдорф заложил крутой "вираж" влево, уклоняясь от мифического торпедного залпа англичан. На деле "Аякс" выпустил 4 торпеды из левого аппарата только в 7.27. Избегая торпед (или единственной торпеды?), оба крейсера развернулись влево почти на 90° в промежутке с 7.32 до 7.34.

"Адмирал граф Шпее" в это время совершал очередной маневр уклонения. По свидетельствам очевидцев, одна из торпед прошла буквально в нескольких метрах от борта. (Это событие относится примерно к 7.15, когда, по английским данным, ни одна из торпед еще не покинула аппарата. Чтобы "прибыть" к данному времени с дистанции 70 — 85 кбт, они должны были быть выпущены примерно около 7.00 — прямо в корму "немцу". Маловероятно, чтобы англичане атаковали из столь безнадежной позиции. Скорее очевидцы стали жертвой "оптического обмана", часто случающегося в ходе напряженного боя.) В 7.28 "карманный линкор" поставил, по английским данным, дымзавесу и сделал очередной зигзаг диаметром примерно 10 — 12 кбт, за чем последовала еще одна завеса и поворот на ост. В результате шедшие гораздо более спрямленным курсом крейсера в 7.34 сблизилась на минимальное расстояние в бою — 40 кбт, находясь прямо за кормой "Шпее". Однако путаница с целями для главного калибра завершилась, и огонь "броненосца" вновь стал точным. В 7.34 осколки от близкого разрыва снесли верхушку мачты "Аякса" со всеми антеннами. Хэрвуд почувствовал, что "запах жареным". На мостик поступали неутешительные сведения: в действии

только 3 орудия, причем и для них осталось не более 20% боезапаса. Хотя "Ахиллес" находился в гораздо более боеспособном состоянии, командующий не мог не думать о том, что миновало всего лишь 1 час 20 минут с начала боя, что сейчас — только раннее утро, противник "показал корму" и в течение ближайших 20 минут будет неуязвим для торпед, которых, кстати, осталось не так уж много. В этих условиях трудно рассчитывать на нанесение тяжелых повреждений "броненосцу", сохранившему хороший ход и способность точно стрелять. В 7.42 Хэрвуд приказал поставить дымзавесу и лечь на западный курс.

Но и Лангсдорф не проявил склонности к продолжению боя. Полученные им донесения с боевых постов также не отличались оптимизмом. Расход боезапаса приближался к 70%, вода проникала внутрь корпуса через пробоины от трех снарядов и множества осколков, ход пришлось уменьшить до 22 узлов. "Шпее" продолжал следовать восточным курсом, и под прикрытием английской дымовой завесы противники быстро расходились. Наблюдатель с британского самолета впоследствии вспоминал, что с воздуха картина выглядела несколько фантастически: как будто по команде, три корабля развернулись и побежали друг от друга в разные стороны!

Хэрвуд быстро понял, что неприятель не будет его преследовать, и в 7.54 развернулся и направился вслед за ним. Он приказал "Ахиллесу" занять позицию с кормы "Шпее" в правой четверти, а "Аяксу" — в левой. "Карманный линкор" теперь шел под конвоем легких крейсеров, державшихся, впрочем, на значительном удалении. Неосторожная попытка "Ахиллеса" сблизиться до 10 миль около 10.00 дала возможность "Шпее" дать 3 залпа, последний из которых лег всего в 50 м от борта преследователя. Крейсер был вынужден резко отвернуть.

В это время капитан цур зее Ганс Лангсдорф принимал, наверное, самое трудное в жизни решение, и оно оказалось роковым для него и его судна. Выбор был невелик: поскольку на хвосте плотно "повисли" англичане, следовало либо дожидаться темноты и попытаться оторваться от них, либо уйти в нейтральный порт, исправить повреждения и, прорвав блокаду, скрыться в океанских просторах. В прошлом торпедный специалист, командир "Шпее" явно не хотел ночного боя. Хотя "карманный линкор" имел радиолокатор, сектор его действия ограничивался носовыми углами; к тому

же нельзя было с уверенностью сказать, что противник не имеет такого же прибора. Артиллерийский огонь на малых дистанциях мог оказаться эффективным с обеих сторон. "Шпее" имел шанс потопить одного из противников буквально парой залпов, но, вместе с тем, мог получить шквал 6-дюймовых снарядов, после чего благополучное возвращение домой становилось крайне проблематичным. Возможность скрыться в темноте уравновешивалась вероятностью получить с нескольких кабельтовых вражескую торпеду, что также окончательно решало судьбу рейдера. Ночной бой — всегда в известной мере лотерея, которой Лангсдорф хотел избежать.

Оставался нейтральный порт. По тем же резонам его следовало достичь до наступления темноты, так что бразильская столица Рио-де-Жанейро отпадала. Предпочтительнее был Буэнос-Айрес. Немецкое влияние в аргентинской столице оставалось сильным, и "карманный линкор" мог рассчитывать на благоприятный прием.

Однако командир рейдера вместо Буэнос-Айреса выбрал столицу Уругвая Монтевидео. Окончательные причины его решения навсегда останутся тайной, поскольку Лангсдорф не комментировал свой приказ. Против аргентинской столицы имелись определенные аргументы.

Главный из них — необходимость поздним вечером проследовать узким и неглубоким фарватером, рискуя попасть в критический момент под английские торпеды или засорить фильтры насосов, окончательно выведя корабль из строя.

А после ремонта "Шпее" пришлось бы долго выбирать тем же путем, что позволило бы британцам как следует подготовиться к встрече. Более открытый Монтевидео с этой точки зрения казался безопаснее. Время от времени обмениваясь с англичанами безрезультатными зал-

пами, германский корабль вскоре после полуночи бросил якорь на рейде уругвайской столицы.

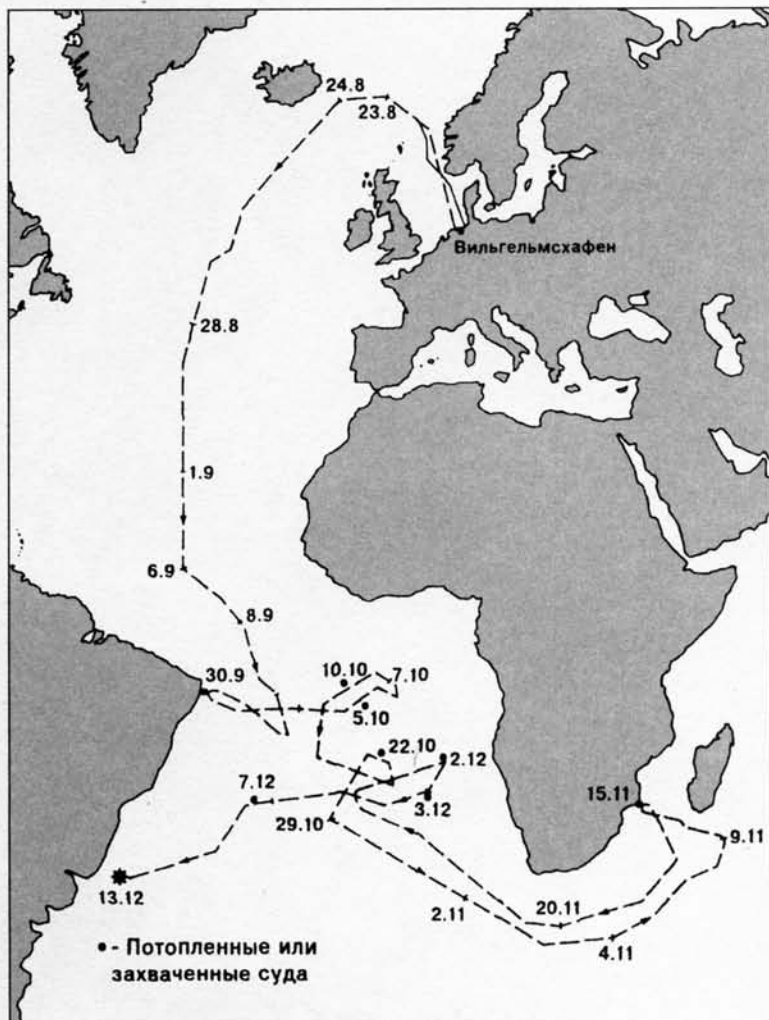
С чисто технической стороны бой при Ла-Плате можно считать победой "карманного линкора". Попавшие в него два 203-мм и восемнадцать 152-мм снарядов не причинили ему фатальных повреждений. Главная артиллерия "Шпее" осталась полностью боеспособной: несмотря на три прямых 6-дюймовых попадания в башни, солидное бронирование оказалось настолько надежным, что они даже временно не прекращали стрельбы. Сильнее пострадала легкая артиллерия: одно 150-мм орудие полностью вышло из строя, а подъемники подачи боезапаса к другим были повреждены. Из трех 105-мм установок в действии осталась только одна. Имелись также незначительные затопления через пробоины в обшивке в носовой части, однако корабль не имел ни крена, ни дифферента, а его энергетика находилась в полном порядке. Из почти 1200 человек команды 1 офицер и 35 рядовых были убиты, и еще 58 получили раны и отравления, в большинстве своем легкие. В общем, не совсем неправы те критики Лангсдорфа, которые утверждали, что тот повел корабль в Монтевидео только потому, что английский снаряд уничтожил печь для выпечки хлеба.

Англичане пострадали гораздо сильнее. "Эксетер" полностью вышел из строя, потеряв только убитыми 5 офицеров и 56 матросов. Еще 11 человек погибли на легких крейсерах. Артиллерийская мощь отряда Хэрвуда к концу сражения снизилась более чем вдвое, к тому же на наиболее боеспособном "Ахиллесе" осталось только 360 снарядов. Торпед же у англичан оставалось всего 10.

Однако уязвимое положение одинокого рейдера, отделенного от родных берегов тысячами миль, окруженного врагами, легло тяжелым грузом на плечи Ган-

*Английские
крейсера у
Монтевидео,
декабрь 1939 г.
На переднем плане
"Аякс", за ним —
"Камберленд".*



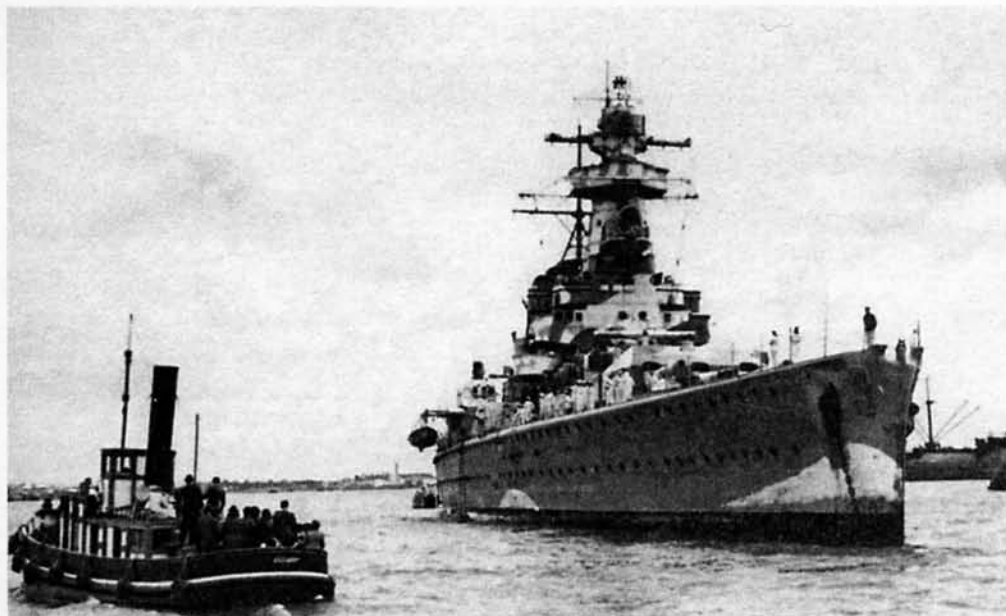


са Лангсдорфа. Он опасался идти через Северную Атлантику с незаделанной дырой в корпусе. Кроме того, командир считал, что у него осталось слишком мало боезапаса. (Это в корне неверно, поскольку было израсходовано всего 414 снарядов ГК, 377 150-мм и 80 зенитных 105-мм снарядов.) В распоряжении артиллеристов оставалось еще свыше трети 283-мм и около половины 150-мм боеприпасов. Хэрвуд, крейсера которого заняли позиции в двух возможных проходах из Монтевидео, оценивал свои шансы задержать "карманный линкор", если тот выйдет в море на следующий день, как 1:4.

Но Лангсдорф избрал иной ход. Он попытался затребовать у уругвайского правительства 2 недели для "ликвидации повреждений, угрожающих мореходности корабля". Предлогом послужила история английского легкого крейсера "Глазго", ремонтировавшегося в начале Первой мировой войны в бразильском порту в течение примерно такого же времени. Двухнедельный срок означал не только возможность заделать пробоины и исправить механизмы подачи (для чего из Буэнос-Айреса срочно вызвали специалиста по лифтам из германской фирмы!), но и стянуть в район Ла-Платы несколько подводных лодок, которые помогли бы снять блокаду. Однако англичане прекрасно понимали ситуацию, а в дипломатической борьбе они были намного сильнее. Британский консул в Монтевидео Ю.Миллингтон-Дрейк имел большое влияние в стране, министр иностранных

**Рейдерство
"Адмирала графа
Шпее" в 1939 г.**

**"Адмирал граф
Шпее" после боя с
английскими
крейсерами входит
на рейд Монтевидео
(с п р а в а и на
стр. 67)**



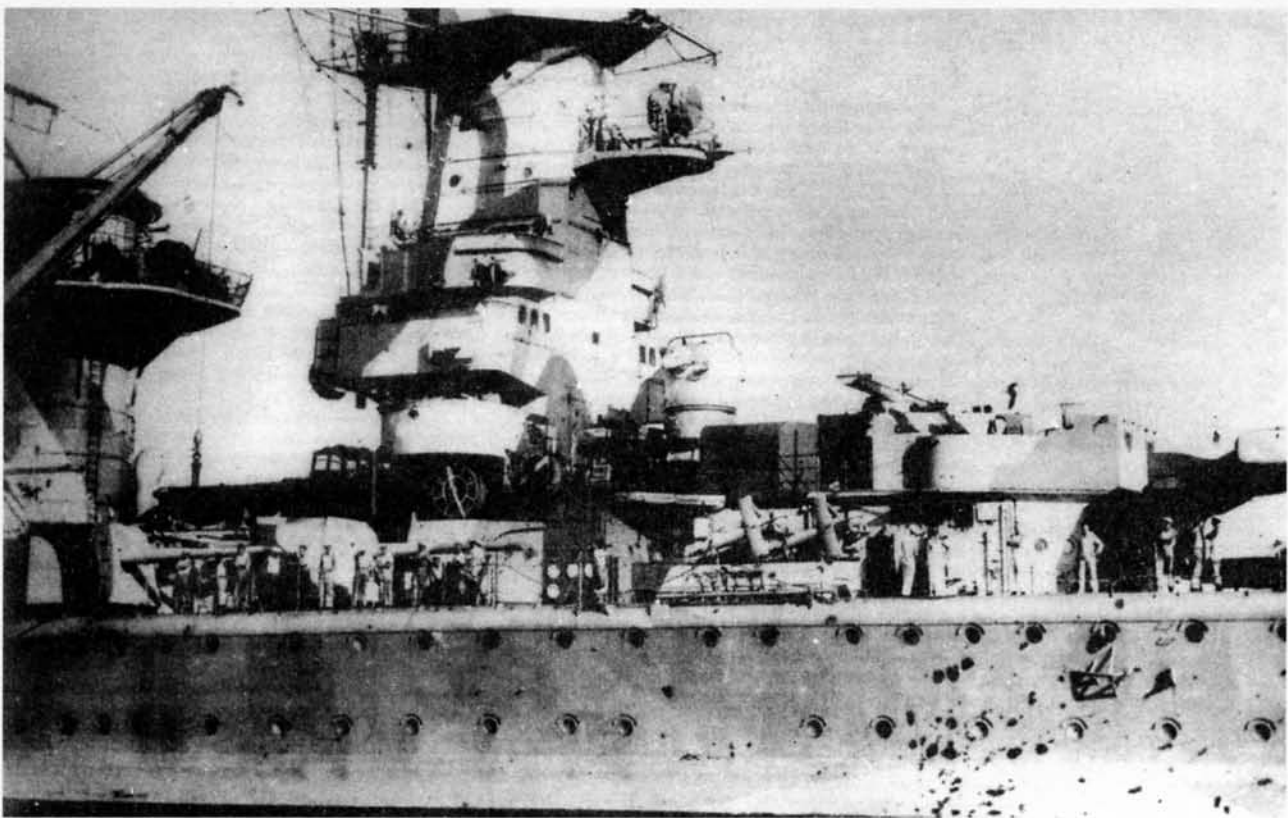
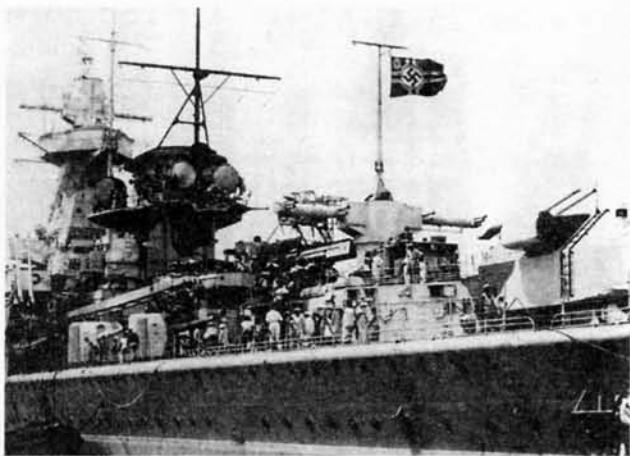
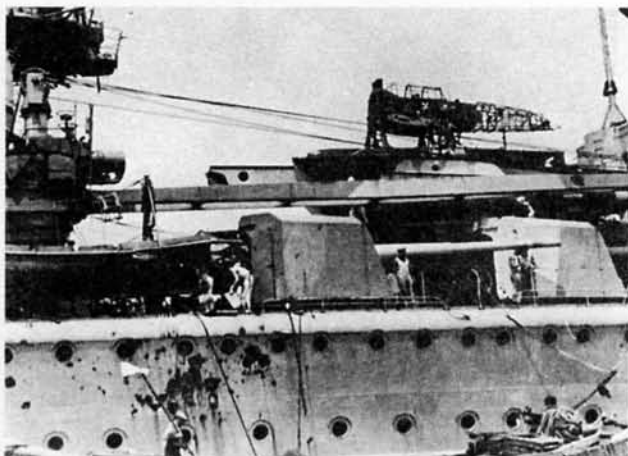


дел Уругвая Гуани слыл его хорошим знакомым. Требования англичан менялись по мере получения информации: вначале они настаивали на стандартном 24-часовом сроке пребывания противника в нейтральном порту, однако после консультации с Хэрвудом стало ясно, что лучше задержать противника до прибытия подкреплений. У причалов Монтевидео стояло 8 английских торговых судов (ближайшее к "броненосцу" — всего в 300 м!), с которых помощники военноморского атташе тут же организовали наблюдение за "Шпее". Представители британской разведки умело дезинформировали немцев, организовав открытые переговоры с Буэнос-Айресом на предмет "возможности срочного приема двух больших боевых кораблей" (под которыми прозрачно подразумевались "Ринаун" и "Арк Ройял"). Но роковую дезинформацию командир "Графа Шпее" получил от собственных офицеров. На следующий день после боя один из них увидел на горизонте корабль, опознанный как линейный крейсер "Ринаун". Это, по сути дела, решило судьбу "карманного линкора", поскольку "Ринаун" принадлежал к числу тех 5 кораблей мира (3 британских линейных крейсера и французские "Дюнкерк" и "Страсбург"), встреча с которыми не оставляла немцам никаких шансов на спасение.

Путаница с мнимым опознанием линейного крейсера не вполне понятна. На деле Хэрвуд получил единственное усиление — поздно вечером 14 декабря к легким крейсерам присоединился прибывший с Фолклендских островов "Камберленд". Трехтрубный тяжелый крейсер внешне не имел ничего общего с "Ринау-

ном". Он прошел весь путь 25-узловым ходом. С его прибытием англичане как бы восстановили status quo. Соотноше-





"Адмирал граф Шпее" после боя.

ние сил противников стало близким к имевшемуся к началу боя. Вместо шести 203-мм пушек "Эксетера" британцы имели теперь 8, но боеспособность "Аякса" и "Ахиллеса" значительно уменьшилась за счет выхода из строя половины артиллерии на первом и большого расхода боезапаса на втором. При сложившемся положении у "Шпее" все еще оставалась возможность прорваться в Атлантику.

Для развязки потребовалось еще 3 дня — именно столько времени дала уругвайская комиссия, поднимающаяся на борт

"Шпее" и обследовавшая его повреждение. За это время Лангсдорф успел несколько раз связаться со штабом Кригсмарине, предложив на выбор: интернировать в Аргентине или затопить корабль. Интересно, что попытка прорыва или почетная гибель в бою даже не рассматривались, и капитан цур зее упустил реальный шанс прославить свой флот.

Вопрос о "Шпее" стал предметом тяжелого обсуждения между командующим флотом адмиралом Редером и Гитлером. В конце концов они пришли к выводу,

что предпочтительнее затопить корабль, чем допустить его интернирование в плохо предсказуемых южноамериканских странах. Решение руководства Лангсдорф получил вечером 16 декабря. В его распоряжении оставались сутки — срок пребывания "карманного линкора" истекал в 8 вечера 17 декабря 1939 года. Командир не стал дожидаться последнего момента и принял решение бессонной ночью. Рано утром он разбудил артиллерийского офицера и приказал срочно приступить к разрушению системы управления огнем. Точные приборы уничтожались ручными гранатами и молотками, замки орудий отнесли в башни ГК, которые предполагалось затем подорвать более основательно. К вечеру закончились подготовительные работы, состоявшие в размещении многочисленных зарядов по всем помещениям корабля. Основную часть команды (900 человек) перевели на судно "Такома". Около 18.00 на мачтах взвились огромные флаги со свастикой, и "Шпее" отошел от причала. За его последним выходом в этот теплый летний воскресный вечер с набережной Монтевидео наблюдала огромная толпа, состоявшая, по сведениям очевидцев, из 200 тыс. человек. Корабль прошел фарватером и свернул на север, как бы собираясь идти в Буэнос-Айрес, однако примерно в 4 милях от берега он бросил якорь. Около 20.00 прозвучало 6 взрывов основных зарядов. Пламя и дым поднялись высоко над мачтами; их было видно даже из города. Корабль сел на грунт, на нем начались сильные пожары, но прочная конструкция сопротивлялась довольно долго. Взрывы и пожары продолжались в течение 3 дней.

Лангсдорф ненадолго пережил свой корабль. Все 1100 человек (за исключением похороненных и оставшихся в госпиталях в Монтевидео моряков) благополучно прибыли в Буэнос-Айрес, и командир был просто обязан заняться их судьбой. Тщетные попытки избежать интернирования команды как "потерпевших кораблекрушение" не удались. Лангсдорф в последний раз созвал команду и обратился к ней с речью, в которой проскальзывали намеки на принятое им решение. Утром 20 декабря он застрелился в номере одного из отелей столицы Аргентины.

Благожелательное отношение аргентинских властей сказалось в том, что они практически не мешали бегству отпущенных "под честное слово" офицеров, подавляющее большинство которых разными, иногда очень непростыми путями



В в е р х у:
командир
"Адмирала графа
Шпее" капитан цур
зее Ганс Лангсдорф.

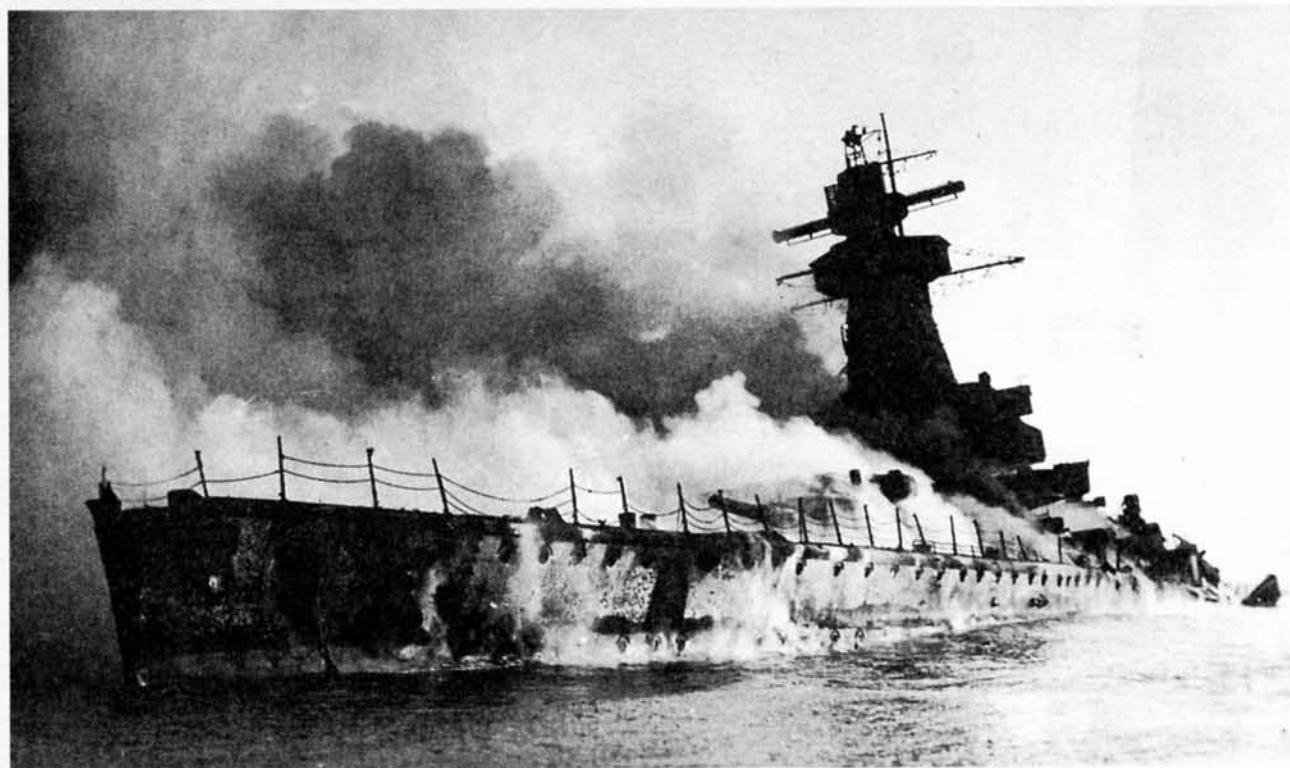
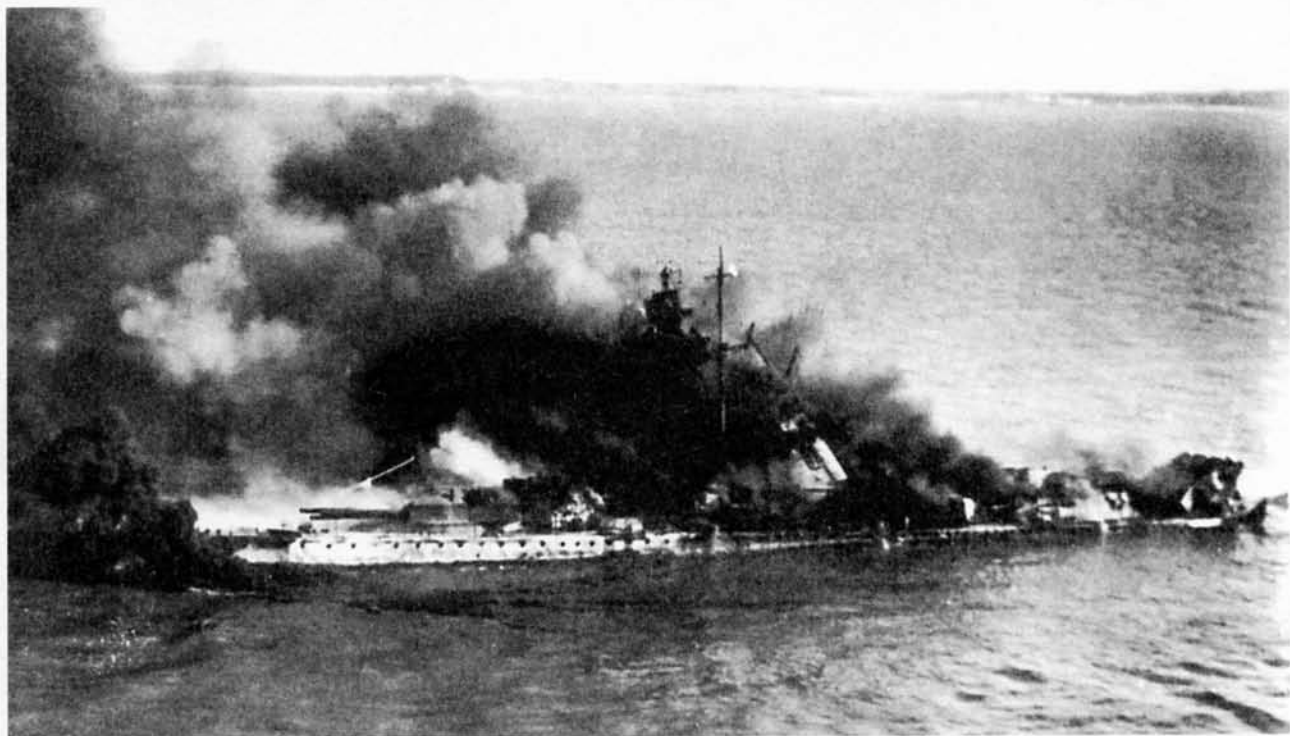
Взрыв "Шпее"
17 декабря 1939 г.

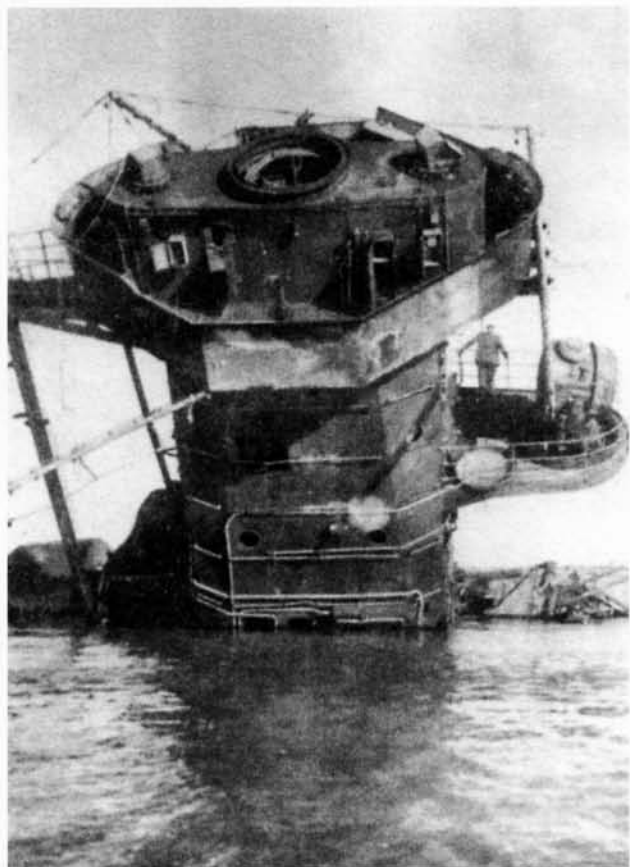
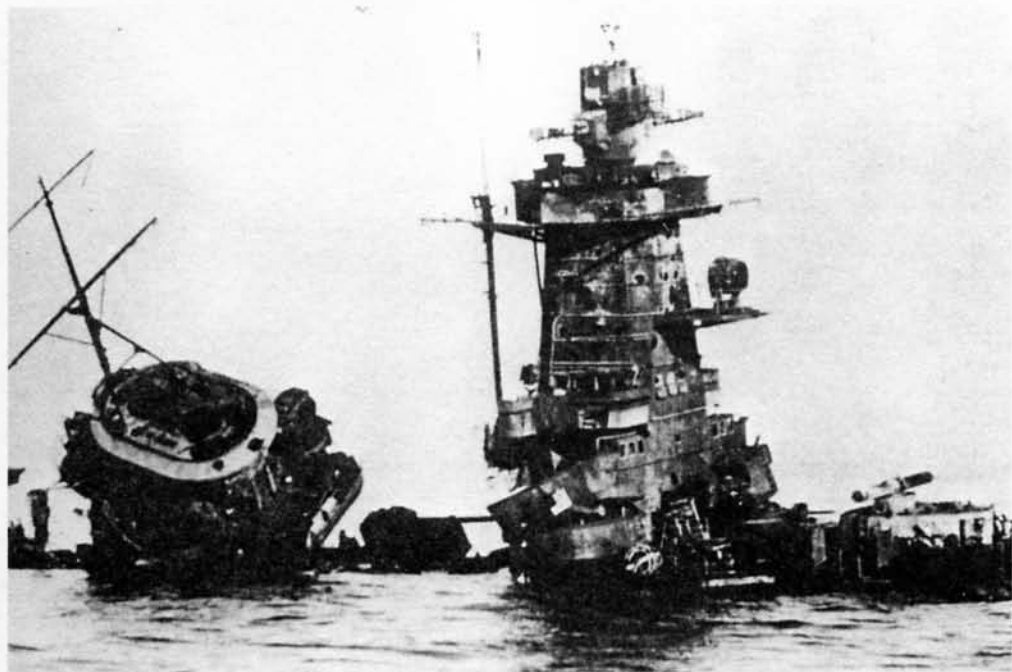
После взрыва пожар на "Шпее" бушевал в течение трех дней...

пробрались в Германию, чтобы принять участие в дальнейших боевых действиях. Так, главный артиллерийский офицер "карманного линкора" Пауль Ашер успел занять аналогичный пост на "Бисмарке".

Его снаряды поразили линейный крейсер "Худ", а через сутки сам Ашер погиб вместе со своим новым кораблем.

"Шпее" затонул в нейтральных водах на мелком месте — так, что над волнами





Останки "Шпее" были подробно отсняты англичанами во время специальной экспедиции, организованной в 1940 г. (стр. 71 и 72).



возвышались его обгоревшие надстройки. Англичане снарядили специальную экспедицию, предполагая снять с него все, что уцелело от приборов, в частности, радар, а также образцы вооружения (105-мм зенитки и автоматы). Удалось

выполнить только часть программы, поскольку вскоре после начала работ разыгрался шторм, и операцию пришлось прекратить. Оставшуюся груду железа начиная с 1942 года постепенно разобрали на лом. Правда, работать на илистом дне оказалось крайне неудобно, и некоторые части последнего "карманного линкора" до сих пор ржавеют на месте гибели, на $34^{\circ} 58' 25''$ южной широты и $56^{\circ} 18' 01''$ западной долготы.



"Дойчланд" — "Лютцов"

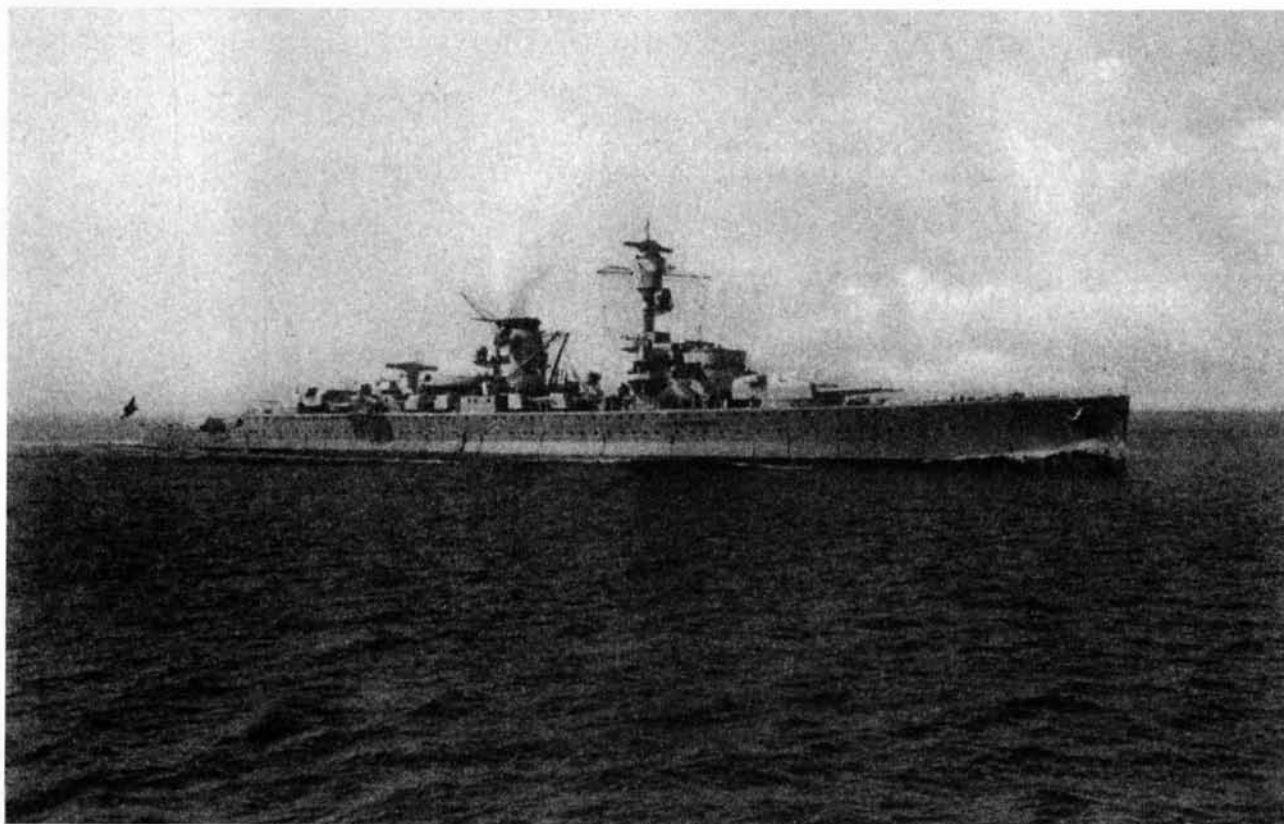
Головной корабль был спущен на воду со стапеля "Дойче Верке" в Киле в присутствии тогдашнего президента Германии фельдмаршала Гинденбурга и 60000 зрителей 19 мая 1931 года. Спуск не обошелся без конфуза: рейсканцлер Брюнинг еще произносил свою речь, когда корпус начал самостоятельно сползать в воду, оборвав по пути кабели, ведущие к микрофонам на трибуне. Оказалось, что работники верфи в процессе подготовки удалили слишком много подпор. Дальнейшая постройка продолжалась уже наплаву.

5 ноября 1932 года состоялись первые пробы машин, но настоящие испытания прошли только в конце января — начале февраля следующего, 1933 года. В последний день февраля, сразу после приемки механизмов, "карманный линкор" перешел в Вильгельмсхафен для дооборудования. Формально он вступил в строй 1 апреля 1933 года под командованием капитана цур зее Германа фон Фишеля. Однако работы на корабле продолжались, и в первый пробный поход он вышел только через 2 месяца, а в майском большом "морском спектакле" с участием Гитлера участия так и не принял.

Испытания машин завершились весьма успешно: 25-узловый ход поддерживался при 377 оборотах, тогда как корабль легко и без каких-либо аварий прошел 10 часов при 390 оборотах, от 3 до 5 часов — при 400 оборотах и, наконец, в течение часа развил максимальную мощность, достигнув скорости 28 узлов. Расчетная дальность по расходу топлива соответствовала 11600 миль при 19 узлах. Интенсивные пробы механизмов и артиллерии заняли остаток года. Только 10 декабря испытательный период официально закончился и корабль поступил в распоряжение флота. Теперь учения и испытания проходили уже на "постоянном основании".

Весной и летом 1934 года "Дойчланд" совершил походы в Скандинавию, в первом из которых, в норвежские фьорды, участвовал Гитлер и высшие национал-социалистические функционеры. В мае корабль впервые участвовал в маневрах флота на Балтике. В следующем месяце он вместе с легким крейсером "Кёльн" вышел в открытый океан, посетив порт Фуншал на Мадейре. Возвратившись в Германию 23 июня, в начале августа "броненосец" отправился с визитом в Швецию, а 1 октября стал флагманом "линейных сил". В середине декабря на-

"Дойчланд" вскоре после вступления в строй.



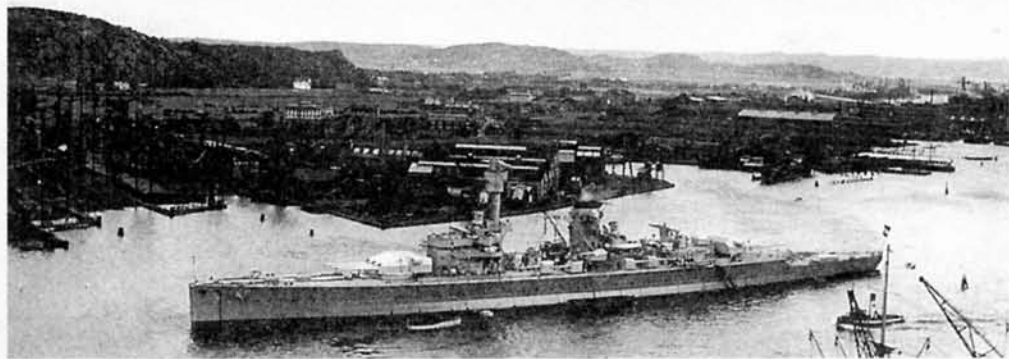
**“Дойчланд”
в Гамбурге, 1934 г.**



**“Дойчланд” в Гамбурге, 28 мая — 1 июня 1934 г.
На заднем плане броненосец “Шлезвиг-Гольштейн”.**



**“Дойчланд” входит
в шотландский
порт Лейт,
август 1934 г.**





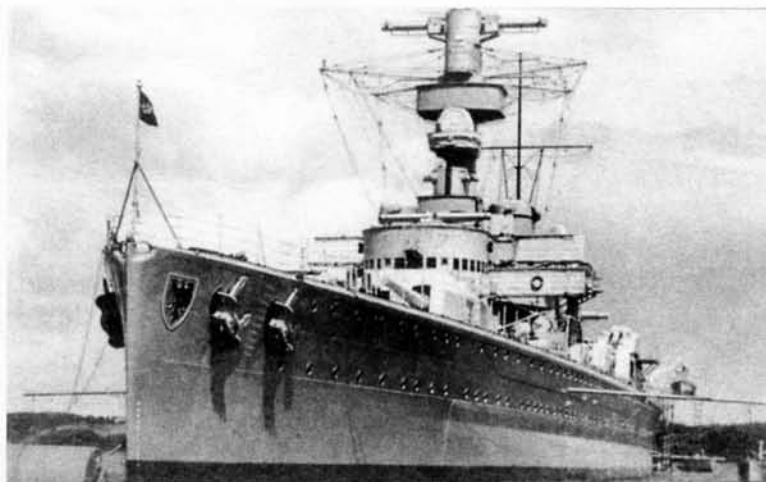
чались первый ремонт и переоборудование, проходившие в Вильгельмсхафене и завершившиеся 21 февраля следующего, 1935 года. 14 марта "Дойчланд" вышел в дальний заграничный рейс к берегам Южной Америки, главной задачей которого являлись испытания механизмов в океанской обстановке. Морские качества в основном удовлетворили командира, хотя отмечалось заливание дизельных отсеков через вентиляционные шахты при сильном волнении. (Впоследствии неприятности частично устранили установкой волнолома в районе башни "А" и deflectоров на головки шахт.) Корабль пробыл в море 32 суток, развив среднюю скорость для всего похода около 16 узлов (включая остановки) — прекрасный результат для потенциального рейдера. По результатам плавания экипаж был увеличен до 33 офицеров и 943 рядовых, плюс 11 специалистов Люфтваффе.

В августе в ходе артиллерийских учений корабль вновь посетили высшие военные руководители рейха: сам Гитлер и командующие родами войск — фон Бломберг, Рёдер и Геринг. В сентябре на нем сменился командир, которым стал капитан цур зее Пауль Фангер. С 20 октября "Дойчланд" вместе с "Шеером" крейсировал в Северной и Центральной Атлантике — будущей зоне рейдерства. 1936 год ознаменовался началом "испанской карьеры" "карманных линкоров". Но до этого, с 6 по 19 июня первенец серии проследовал в Копенгаген странным путем — через Бискайский залив, Ирландское и Северное моря. Этот поход интересен тем, что в ходе его выяснилось,

что в серьезный шторм угол крена при качке может достигать 40 градусов.

18 июля началась гражданская война в Испании, а уже в конце месяца "Дойчланду" и "Шееру", готовившимся к маневрам, приказали срочно принять топливо и провиант для дальнего похода. На "Дойчланде" поднял флаг вице-адмирал Карлс; "броненосец" спешно оснастили гидросамолетом He-60, и через день после получения приказа германская эскадра в составе 2 "броненосцев", легкого крейсера "Кёльн" и 2-й флотилии миноносцев, т.е., в сущности, всех имевшихся в строю современных германских боевых кораблей, отбыла в Испанию. Первый "круиз" оказался непродолжительным: 24 августа оба "карманных линкора", обеспечившие эвакуацию 9300 иностранцев (половина из которых являлась немцами)

"Дойчланд" в Киле.



**“Дойчланд”
и “Адмирал Шеер”
на рейде Мадейры,
октябрь 1935 г.**



**В н и з у:
“Дойчланд”,
1936 г. При
нахождении
у берегов Испании
корабль нес марки
быстрой
идентификации,
наносившиеся
на носовую
и кормовую башни.**

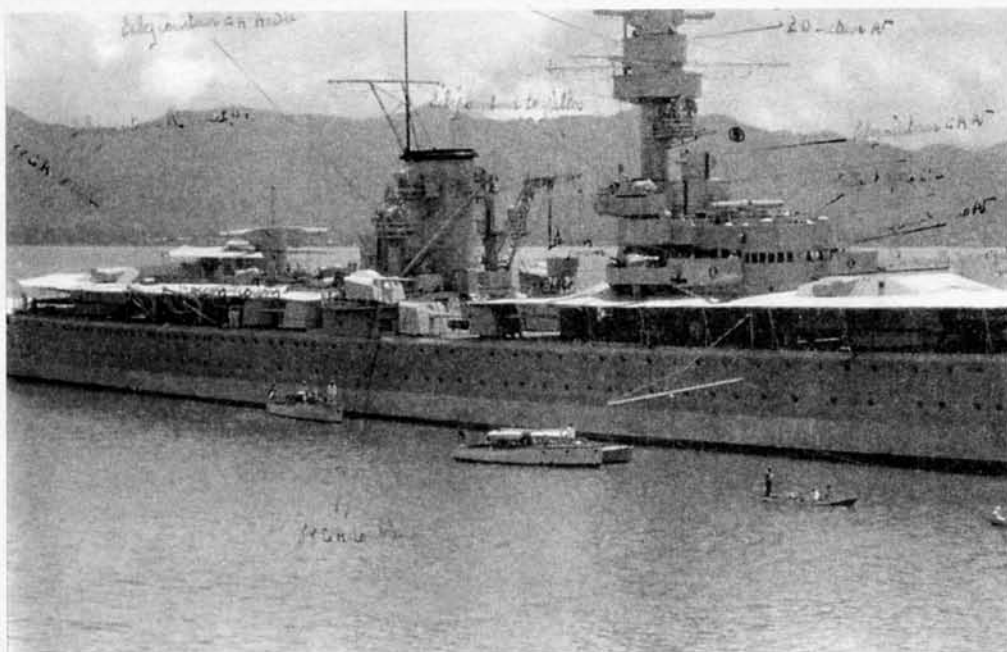


из зоны боевых действий, вышли в обратный путь, уступив место “Шпеер”. Однако 1 октября они вернулись в испанские воды. К тому времени основные европейские державы создали “Комитет по невмешательству”, и корабли главных союзников Франко — Германии и Италии — получили законное право на присутствие в испанских водах.

Второй заход туда продлился с 1 октября по 21 ноября; задание заключалось в патрулировании зоны залива Аликанте. Затем в феврале наступившего 1937 года “Дойчланд” на короткое время заменил “Шеера” у мыса Negro, после чего с 31 марта приступил к ежегодному профилактическому ремонту в Вильгельмсхафене. На этот раз работы включали перенос прожекторов на площадки у трубы и замену кранов на более современные модели. Кроме того, вокруг 150-мм орудий установили ограждения от действия оружейных газов.

В мае 1937 года неразлучная пара “карманных линкоров” вновь оказалась в Средиземном море. Здесь на долю “Дойчланда” выпало первое испытание, как бы задавшее тон его дальнейшей карьере. Головной корабль серии оказался весьма неудачливым: он получал повреждения практически в каждой важной операции, не достигая при этом никаких существенных результатов.

Ранним вечером 29 мая “Дойчланд” находился на рейде острова Ивиса, когда около 18.45 со стороны суши, плохо различимые на фоне заходящего солнца, на высоте 1000 м появились 2 скоростных бомбардировщика. Это были СБ из состава “Группы 12” — маленького (насчи-



В в е р х у:
"Дойчланд" у
берегов Испании,
1936 — 1937 гг.
С л е в а: снимок
"Дойчланда",
сделанный
у побережья
Испании с борта
французского
крейсера
"Жанна Д'Арк".

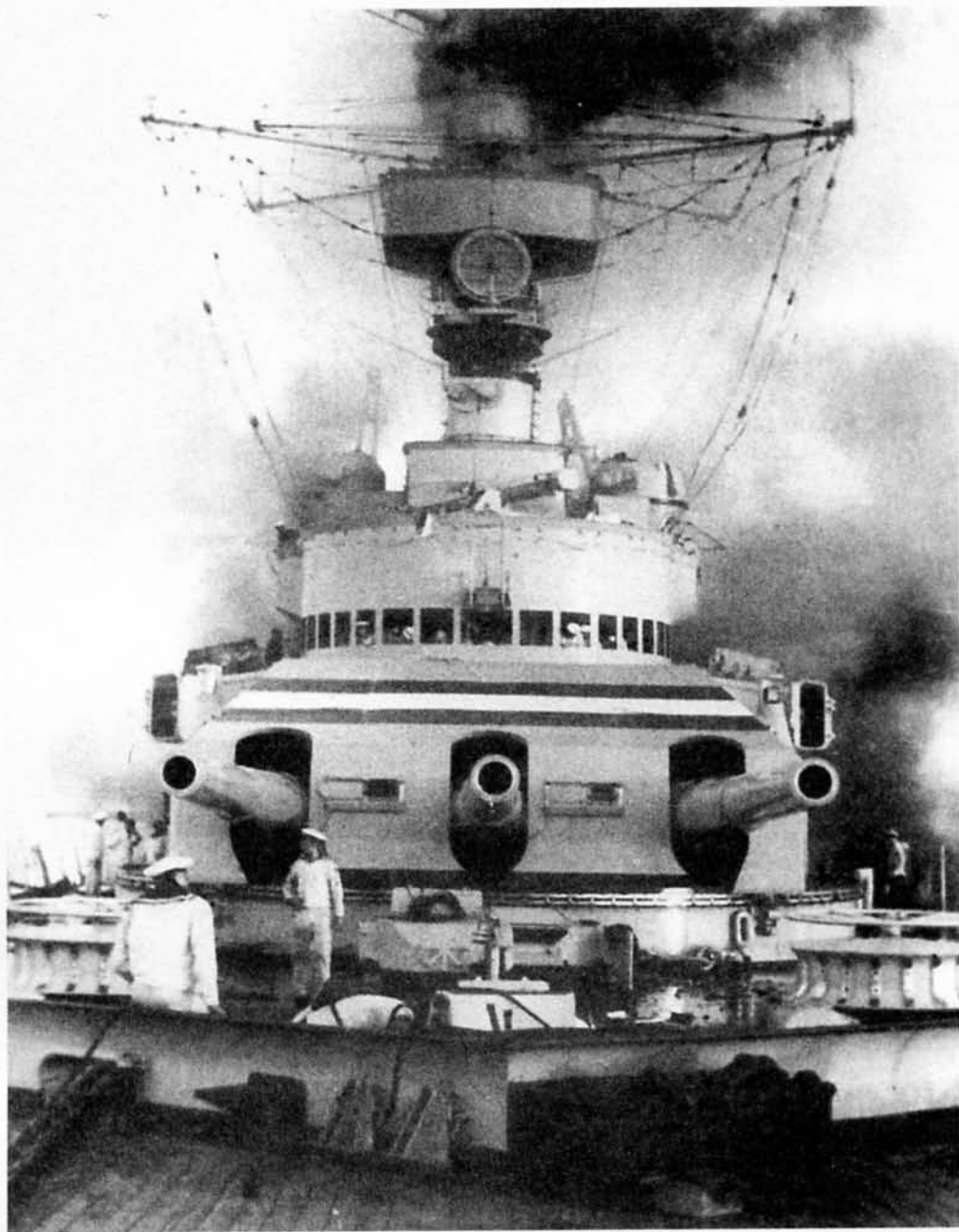
тивавшего в то время всего 10 самолетов) отряда советских летчиков-добровольцев. Головной СБ, управляемый Н.А.Остряковым, сбросил бомбы; то же самое сделал и его ведомый. По официальной версии атака состоялась после того, как по нашим самолетам был открыт

зенитный огонь, однако фактически летчики просто спугали "немца" с тяжелым крейсером "Канариас". Итог в общем-то случайного и неподготовленного нападения оказался сокрушительным. В "Дойчланд" попало две 50-кг бомбы, одна из которых поразила 150-мм установку №3



Корабли
"Комитета по
невмешательству"
на рейде
Барселоны.
На переднем плане
"Дойчланд", за ним
видны американский
крейсер типа
"Сан-Франциско"
и итальянский типа
"Зара".

“Инцидент в Ивисе”.
29 мая 1937 г.
“Дойчланд” получил
два бомбовых
попадания во время
налета
республиканской
авиации, ошибочно
принявшей
германский корабль
за крейсер
“Канариас”.
Марки быстрой
идентификации
не помогли.



правого борта. Ее осколки воспламенили бензин в баке стоявшего на катапульте гидросамолета. В результате самолет сгорел полностью, как и моторный катер поблизости, а серьезный пожар удалось потушить только спустя 20 минут. Второе попадание возымело еще больший эффект. Она пробила палубу на шпангоуте 116; здесь так же возник сильный пожар, уничтоживший все оборудование на верхней палубе на протяжении 30 м. Более того, под угрозой оказался передний 150-мм погреб, который пришлось зато-

пить. Очень сильно пострадал персонал носовой башни главного калибра (очевидно находившийся вне прикрытия), которую удалось ввести в действие только через 20 минут. Как раз в это время к гавани приблизились республиканские эсминцы, намеревавшиеся прикончить “неприятельский крейсер”. Они успели опознать цель до выпуска торпед и отвернули около 19.30 — как раз в тот момент, когда с оглушительным грохотом взорвались заряды в кранцах первых выстрелов 150-мм батареи левого борта.



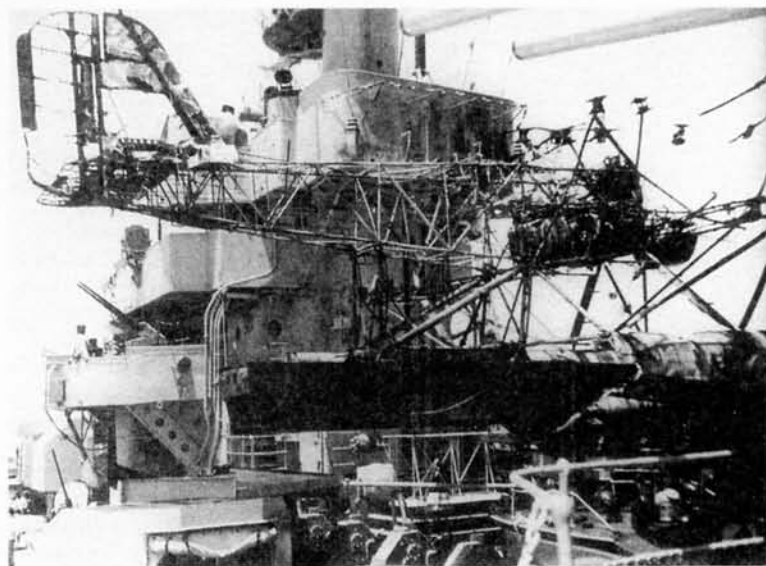
Оба попадания в "Дойчланд" вызвали сильный пожар.

Немцам осталось подсчитывать неожиданные потери, оказавшиеся очень серьезными: всего в результате попадания двух небольших бомб погиб 31 человек и 110 оказалось ранено, из них 71 — тяжело. Последних передали в британский госпиталь в Гибралтаре, а поврежденный "карманник" отправился в Германию на ремонт. 15 июня он прибыл в Вильгельмсхафен, где за 10 суток экстренно залатали следы бомбардировки. В это время на корабле сменился уже третий командир — им стал капитан цур зее Пауль Веннекер. После небольших учений 5 октября "Дойчланд" вернулся в испанские воды, посетив практически все порты, занятые националистами: Эль-Ферроль, Кадис, Танжер и Альхисерас. 14 ноября он зашел в гости к другому союзнику, в итальянский порт Геную, а Рождество и Новый год команда встретила в Неаполе и на Капри. 11 февраля 1938 года "броненосец" вернулся в Германию, имея на борту командующего линейными кораблями, своего бывшего командира фон Фишеля, который уже успел стать вице-адмиралом.

Всю весну в порту велись работы по усилению оснований дизелей в моторных отделениях 1 и 4, а летом снова состоялся визит в испанские воды. Высокая активность головного "карманного линкора" хорошо иллюстрируется тем фактом, что с начала своей карьеры до весны 1938 года он прошел 130 тыс. миль. Но

деятельность его отнюдь не сворачивалась. 22 августа состоялся последний большой открытый военно-морской парад в Германии, на котором присутствовал и "Дойчланд". 20 сентября он вышел в поход в Атлантику. В это время разразился чехословацкий кризис из-за статуса Судетской области; война теоретически могла начаться в любой день, поэтому на всякий случай на борт приняли комплекты тропической формы и "мобилизационный запас" для продолжительного крейсерства. Более того, потенциальный

Бортовой "Хейнкель" сгорел в результате пожара дотла.



рейдер скрытно, в сильный туман, выбрался из испанского порта Виго, оторвавшись от британских дозорных судов, и направился в "золотой треугольник" — район Канарских и Азорских островов с 2 танкерами и 3 подводными лодками, создав своеобразную ударную группировку. Тогда же в море находился и "Граф Шпее". Все это сильно встревожило англичан, выславших для слежения несколько отрядов, включавших даже самый мощный линейный крейсер "Худ". Ровно через месяц поход и взаимная игра на нервах завершились: немцы вернулись домой.

"Испанские путешествия" продолжались и в следующем, 1939 году. Большую часть февраля "броненосец" провел в переходах между Испанским Марокко и Эль-Ферролем, а на следующий месяц он уже оказался на Балтике, посетив 23 марта Мемель (бывшую литовскую Клайпеду), "присоединенный" к Рейху. 17 апреля уже давно не "главный корабль Германии" участвовал в единственных больших маневрах флота в иностранных водах, в которые вместе с ним вышли линкор "Гнейзенау", 3-я флотилия эсминцев и две флотилии подводных лодок. Эта демонстрация морской мощи нацистов протекала под крылышком "лучших друзей" — франкистов, в районе Виго и Малаги. 16 мая "Дойчланд" прибыл в Вильгельмсхафен, где настала очередь укрепления оснований дизелей в оставшихся моторных отделениях, не затронутых работами предыдущего года. Авантюризм Гитлера вел напрямую к войне с европейскими демократиями, в которую он хотя и не хотел верить, но тем не менее готовился. К середине августа 1939 года, также как "Шпее", головной "карманник" находился в полной боевой готовности к рейдерским действиям.

Корабль принял полный запас топлива и продовольствия, его старенький гидросамолет He-60 заменили на гораздо более боеспособный Ag-196, и вечером 24 августа он максимально незаметно вышел в море. В походе на океанские дороги до начала войны скрытность оставалась наиболее принципиальным моментом. Британская авиация вела разведывательные полеты над Северным морем, и капитан цур зее П. Веннекер, взяв курс сначала прямо на север, а затем, после сообщения о самолете потенциального противника, временно повернул на восток, делая вид, что его корабль идет через датские проливы в Балтику. Ближе к вечеру сгустился туман, видимость

уменьшилась до 3 миль, и "Дойчланд" взял курс 270°, который затем изменил на 315°. Скорость увеличили до 23 узлов; рейдер следовал теперь на северо-запад. На его борту с удовольствием читали перехваченное службой радиоразведки сообщение с британского самолета о "карманном линкоре", следующем восточным курсом". Хитрость удалась, и на следующий день "броненосец" продолжал следовать тем же курсом, уклоняясь от всех торговых и рыболовных судов, которыми кишело Северное море. Видимость оставалась чрезвычайно удобной для немцев, поскольку туман висел над поверхностью воды вплоть до выхода на широту южной оконечности Гренландии. Однако прогноз обещал хорошую погоду к югу от Исландии, и Венникер решил обогнуть ее с севера, пройдя через Датский пролив. 28 августа "Дойчланд" миновал наиболее узкую часть этого прохода, где команда могла наблюдать айсберги, часто забредавшие сюда даже в летние месяцы. Поход протекал без неприятных событий, за исключением перегрева одного из дизелей правого борта. Перед выходом на оперативный простор кораблю предстояло дозаправиться с судна снабжения "Вестервальд" в точке, лежащей у южной оконечности Гренландии. Встреча состоялась 30 августа; удачная операция омрачилась сообщением командира танкера о том, что он обнаружил дым "карманного линкора" на 15 минут раньше, чем тот заметил его. Венникер мог лично убедиться в том, что дизель-моторы в боевых условиях реально не обеспечивали той скрытности, которой ожидали от рейдера. После 6-часовой дозаправки "Дойчланд" был полностью готов к активным действиям. Оставалось только ждать момента.

В соответствии с общим планом, ему выделялась северная часть Атлантики, где проходили наиболее важные морские пути из Соединенных Штатов и Канады в Великобританию. В качестве резервной зоны предусматривались Вест-Индия, Мексиканский залив, и район Азорских островов. Предполагалось, что "Дойчланд", в отличие от "Шпее", сможет начать действия раньше, обнаружив себя и отвлекая тем самым силы от напарника, который в свою очередь будет дезориентировать противника относительно направления движения "Дойчланда". Этот хитрый план во многом удался, однако пока положение оставалось неопределенным. Венникер и его офицеры напряженно вслушивались в радиосообщения, одно за другим сообщавшие о разразив-

шейся буре. Рано утром 1 сентября немецкие войска вторглись в Польшу, Англия и Франция сообщили об объявлении войны Германии, однако инструкции, полученные до начала плавания, не предусматривали автоматического начала действий надводных рейдеров и подводных лодок. Только 3 сентября последовало сообщение из Германии о необходимости быть в полной готовности ввиду объявления войны.

"Дойчланд" тут же покинул район юго-восточнее Гренландии, где он в ожидании крейсировал на малом ходу, и двинулся на юг, на "большую дорогу" Нью-Йорк — Англия. Однако начало вышло обескураживающим: только вперёдсмотрящие начали в напряжении высматривать подходящую цель, как 5 сентября последовал приказ руководства Кригсмарине о приостановке крейсерской войны против судоходства. Гитлер все еще надеялся, что Англию и Францию удастся удержать от активных действий, если не спровоцировать их участия в войне. Рейдерам предписывалось выйти в районы, обеспечивающие максимальную скрытность, и хранить радиомолчание. Пришлось Венникеру срочно взять курс в ту точку, которую он покинул двумя днями раньше. "Дойчланд", которому в качестве района будущих действий досталась Северная Атлантика, вновь затаился к востоку от южной оконечности Гренландии, куда не могло даже случайно зайти торговое судно.

День проходил за днем, а долгожданный сигнал все не приходил. Большую часть времени "Дойчланд" и "Вестервальд" лежали в дрейфе; время от времени Венникер приказывал пополнить свои танки горючим, чтобы в любой момент иметь почти полный запас топлива. Так прошло три недели, на протяжении которых находившийся во "взвешенном состоянии" экипаж не мог ни отдохнуть, ни заниматься боевой подготовкой. Только вечером 26 сентября запрет на действия против союзнического судоходства был снят, хотя формальное разрешение атаковать войсковые транспорты поступило днем ранее. По-прежнему строжайше предписывалось останавливать итальянские и советские суда только для проверки и задерживать их только при наличии явной контрабанды. Рейдерам рекомендовалось также соблюдать все положения международного призывного права. Но наибольшее недоумение вызвало настоятельное пожелание не вступать в бой с кораблями ВМФ Великобритании, чтобы "не дать повода ан-

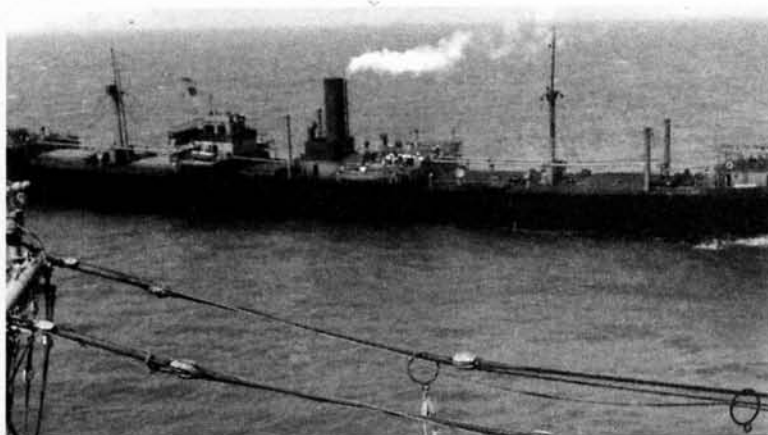
глийской милитаристской пропаганде"! От зажатых всеми способами рейдеров тем не менее ожидали успешных действий.

В таких условиях Венникер решил немного "прогреть" подзамерзший экипаж и направил "Дойчланд" на линию Мексиканский залив — Азорские острова, где господствовала хорошая видимость, трудно было спутать принадлежность цели, и, по его сведениям, отсутствовали сколь-нибудь значительные силы англичан, кроме вест-индской крейсерской эскадры. Командир рассчитывал найти в качестве добычи танкеры, с которых мог при случае подзаправить свой корабль. Однако, как на зло, горизонт оставался чистым. Даже корабельный "Арадо" не мог найти ни единой цели. Трехдневное крейсерство в южных водах (с 2 по 4 октября) оказалось безрезультатным. Венникер положил на него еще один день, после чего предполагал вернуться на "большую дорогу" Северной Атлантики между Ньюфаундлендом и Ирландией.

Однако именно последний день принес столь долго ожидаемый успех. В 11.00 на горизонте показалось судно, остановленное после двухчасового преследования. Английский пароход "Стоунгейт" (5044 брт), шедший в Египет, был осмотрен и затем затоплен. Однако в ходе преследования он несколько раз передал сигнал тревоги.

Теперь имелись все основания покинуть неурожайный район, который к тому же мог стать опасным. "Дойчланд" взял курс на север. Некоторым утешением явилось полное прекращение движения судов на маршруте Ямайка — Великобритания, последовавшее за потоплением "Стоунгейта". Англичанам предстояло основательно поломать голову, решая шараду относительно числа и предполагаемого маршрута немецких рейдеров. Далеко к югу "Шпее" потопил "Клемент", о чем Адмиралтейство получило соответствующее извещение. Казалось, что в океане действует один корабль, движущийся с севера на юг. Северную зону Атлантики в западной ее части прикрывала только вест-индская эскадра (группа "F") в составе тяжелых крейсеров "Бервик" и "Йорк". Ясно, что шансы перехвата были минимальными.

"Дойчланд" следовал на северо-восток, старательно избегая контактов с отдельными судами. В этом он преуспел: в частности, 8 октября ему удалось обнаружить и обойти американский корабль Береговой охраны "Кэмпбелл", причем



Приз "Дойчланда" — американский пароход "Сити оф Флинт" так и не добрался до Германии, а был интернирован в Норвегии.

последний так и не заметил "карманника". За "примерное поведение" последовала награда, хотя и весьма сомнительного свойства. На следующий день рейдер остановил американское судно "Сити оф Флинт" (4963 брт), перевозившее грузы для Британии. Венникер не решился топить нейтральный транспорт. На него была пересажена команда "Стоунгейта" и призовая партия, после чего "американец" направился в Германию через Норвегию. Командир "Дойчланда" хотел использовать его в качестве "пробного камня", разведав доступность дороги на родину через Датский пролив. "Сити оф Флинт" проделал долгий путь, достиг Мурманска, но затем, попав в Норвегию, был интернирован на том основании, что перевозился в качестве "транспорта для перевозки пленных". Ни судно, ни его груз не достигли берегов Третьего Рейха, так что вторая победа "Дойчланда" остается более чем сомнительным успехом.

Нельзя сказать, что "большая дорога" оставалась совсем пустынной, но "Дойчланду" попадались только нейтральные суда. 10 октября он остановил норвежский транспорт "Якоб Кристенсен", везший уголь в Осло. Характер груза и плохая погода как бы побуждали отпустить нейтрального "купца", что и было сделано. Но следующий "норвежец", "Лоренц В. Хансен", расплатился за свой груз. Остановленное 12 октября небольшое судно



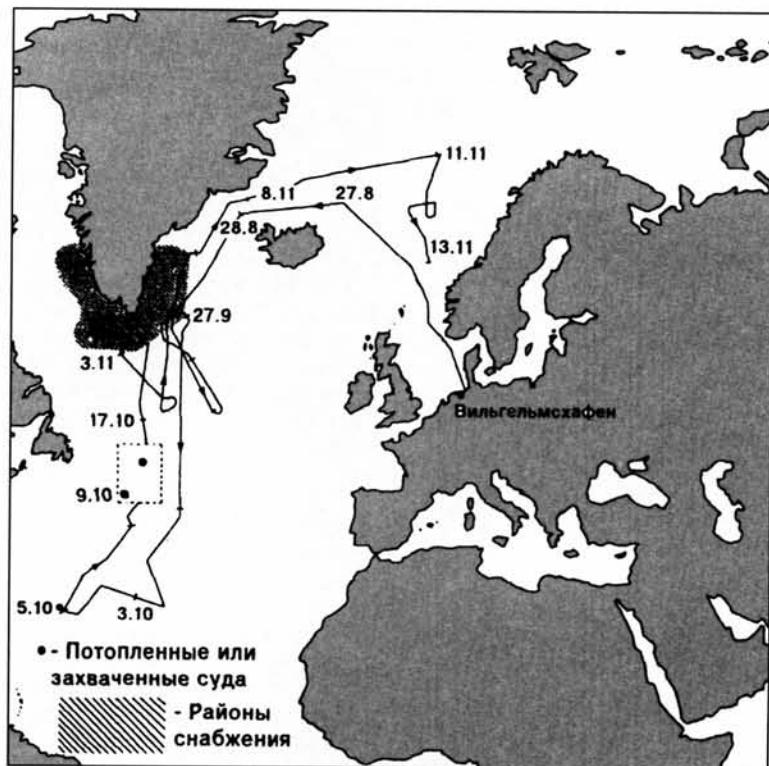
Одна из жертв "Дойчланда" — норвежский пароход "Лоренц В. Хансен".

(1918 брт) перевозило около 2000 т древесины в Англию. Его экипаж, и не помышлявший дать сигнал об атаке, поскольку считал себя в безопасности, перешел на рейдер, а "Хансен" был пущен ко дну примерно в 400 милях к востоку от Ньюфаундленда. На следующий день "Дойчланд" остановил еще один норвежский транспорт — небольшой танкер "Кёнгсдал", шедший в Данию. На него пересадили экипаж потопленного "контрабандиста" и отправили с миром. Капитан "Кёнгсдаля" сторицей оплатил Венникеру, не сообщив о встрече с рейдером до 21 октября, когда норвежский танкер прибыл на Оркнейские острова. Но даже это запоздалое сведение оказалось важным для Адмиралтейства, которое теперь могло быть твердо уверено, что в Атлантике орудуют два "карманных линкора", поскольку 10 и 22 октября "Шпее" потопил два судна далеко к югу от экватора. Было ясно, что один и тот же корабль просто не мог физически совершать столь быстрые скачки. Однако предпринятые меры выглядят довольно сомнительными. Отряд "Г" получил приказание сопровождать конвои из Галифакса в Англию, причем "Бервик" и "Йорк" чаще всего действовали поодиночке, подвергаясь риску встречи с "Дойчландом" один на один.

Однако осторожный Венникер решил покинуть наиболее перспективный район и уйти на север, в знакомую точку у берегов Гренландии. Хотя в танках "Дойчланда" оставался более чем половинный запас горючего, он хотел дозаправиться с "Вестервальда", тем более, что ожидалась плохая погода, и осмотр судов мог вызвать значительные затруднения. Но найти свое судно снабжения в таких условиях оказалось едва ли проще, чем транспорты противника. Отчаявшись, командир "Дойчланда" 22 октября послал в Берлин сообщение о том, что "Вестервальд" скорее всего потерян навсегда. Почти тут же последовала радиограмма от пропавшего танкера, который рискнул нарушить радиомолчание, чтобы помочь опекаемому рейдеру. 25 октября состоялась встреча, затянувшаяся на 5 суток. В условиях плохой погоды и сильного волнения прием топлива был сильно затруднен и занял много времени. Кроме того, опять начали шалить дизели, и Венникер не решился продолжить крейсерство, не приведя их в порядок. Между тем руководство Кригсмарине решило, что пора прекратить затянувшийся неуспех корабля, носившего гордое имя Германии. 28 октября штаб сообщил, что ждет возвращения рейдера

и его снабжения между 11 и 19 ноября. Однако прошло еще 2 дня, прежде чем на "Дойчланде" смогли поймать сигнал и подтвердить его получение. Это ограничивало последний выход на путь следования вражеских конвоев всего 2-3 днями. 2 ноября корабль вновь вышел на прямую Лабрадор — Шотландия, но ввиду кратковременности "визита" единственным попавшимся ему судном опять стал "норвежец" — 3080-тонный "Тиртфьорд", отпущенный после досмотра. Погода становилась все хуже и хуже. Отчаявшийся в успехе Венникер предложил командованию оставить в море "Вестервальд" в качестве вспомогательного крейсера, но получил отказ. Командир "Дойчланда" решил не повторять истории двухнедельной давности, когда он с таким трудом нашел свое судно снабжения, и сделал попытку форсировать Датский пролив на полной скорости, используя имевшееся горючее. 5 ноября он взял курс на север, а 7-го изменил его на северо-восточный. Погода сорвала все планы: ветер был настолько сильным, а волны настолько большими, что скорость пришлось уменьшить до 10 узлов. 9 ноября 8-бальный ветер перешел в шторм. "Карманный линкор" стал почти полностью небоеспособным: оптика всех дальномеров и визиров, кроме КДП подветренного борта, полностью обледенела, к торпедным аппаратам просто нельзя было подойти из-за огромных волн, переливающихся по корме, а механизмы вращения задней башни то и дело выходили из строя. К счастью для немцев, отвратительная погода препятствовала и их обнаружению. Когда на следующий день небо немного просветлело, а ветер утих, команда вышла на палубу и мостики скалывать огромные наросты льда. 11 ноября рейдер резко повернул на юг, и через 2 дня благополучно проследовал вдоль побережья Норвегии, не замеченный английской авиацией. 14 ноября на параллели Кристансанна его встретили эсминцы "Экольдт" и "Иинн", сопроводившие корабль до Киля, куда "Дойчланд" прибыл 15 ноября.

Возвращение неудачника не было особо радостным. Два с половиной месяца нахождения в море сильного боевого корабля дало в итоге менее 7000 т уничтоженного тоннажа и один захваченный нейтральный транспорт, не достигший Германии. Результат совершенно обескураживающий, тем более, что "Дойчланд" оперировал на оживленных морских путях. Потопление двух судов не окупало даже стоимости израсходованного топлива.



Предпочитавшее не выносить сор из избы руководство Кригсмарине резюмировало, что Веннекер сделал все что мог, учитывая, что из столь продолжительного срока он реально находился в активном крейсерстве всего чуть более двух недель. Однако, несмотря на незначительные прямые потери, рейдерство "Дойчланда" все же доставило союзникам заметные хлопоты, заставив их создать мощную англо-французскую группировку, предназначенную для его перехвата и конвоирования судов. Только французы выделили для этой цели линейный крейсер (быстроходный линкор) "Дюнкерк", 3 легких крейсера и 8 эсминцев. Ввиду уже известных нам перемещений немецкого корабля ясно, что никаких шансов на его перехват эти силы не имели, хотя старательно жгли топливо и отвлекались от других дел. В общем, пожалуй, только это (и недолгое прекращение движения судов между Вест-Индией и Британией) можно отнести на тощий счет успехов головного "карманного линкора", которому более не было суждено угрожать трансатлантическим морским путям.

Неудачный рейд сыграл свою роль в переименовании корабля. Руководство Кригсмарине хотело как можно дольше скрыть сам факт его возвращения и вообще спутать карты союзникам в определении численности и дислокации сво-

Рейдерство "Дойчланда" в 1939 г.

их тяжелых крейсеров и "карманных линкоров". Другим (обычно указываемым в качестве основного) мотивом для превращения "Дойчланда" в "Лютцов" стала боязнь Гитлера за судьбу судна, носящего имя "тысячелетнего рейха" ("Германия" не может погибнуть!). Наконец, третьим стало само "освобождение" нового имени: строившийся тяжелый крейсер "Лютцов" предполагалось продать СССР, что руководству Германии тоже хотелось бы скрывать как можно дольше. В общем, доводов хватало. Однако есть поверье, что изменение названия корабля плохо сказывается на его судьбе. И без того не слишком удачливый "Дойчланд", побитый в Испании и совершивший почти безрезультатный рейд, к тому же получил имя славного, но также неудачливого линейного крейсера, единственного немецкого дредноута, не вернувшегося из Ютландского боя. Дальнейшая карьера головного "карманного линкора" вполне может служить подтверждением старой приметы. Неудачи подстерегали его на каждом шагу, хотя корабль отличался неимоверной живучестью и просуществовал до самых последних дней войны.

После интенсивного зимнего профилактического ремонта (в ходе которого команда практически полностью покинула корабль) "Лютцов" предполагалось выпустить во второй атлантический поход, дав ему возможность реабилитироваться за первый. На этот раз в качестве зоны действия командование флота избрало Южную Атлантику. Изменивший не только имя, но и класс, новоиспеченный тяжелый крейсер сменил также и командира. Место Венникера занял капитан цур зее Август Тиле, опытный моряк, командовавший в промежутке между войнами учебными парусниками и совершивший не одно кругосветное плавание.

21 января экипаж вернулся к службе, через 10 дней на борт приняли боезапас, после чего начались учения для восстановления боеспособности. В конце февраля новоиспеченный тяжелый крейсер ухитрился повредить правый винт в свежем льду, и его пришлось поставить в док. Только в начале апреля 1940 года "Лютцов" приступил к загрузке снабжения для 9-месячного рейда, но тут внезапно последовал личный приказ Гитлера задействовать его в операции "Везерюбунг" — захвате Норвегии и Дании, в которой флоту отводилась очень важная роль. Руководство Кригсмарине и адмирал Редер казались не слишком довольными таким изменением планов; тем бо-

лее не выглядел счастливым Тиле, рассчитывавший на самостоятельный поход. Командованию флота удалось найти компромисс, который трудно назвать удачным. 2 марта Редер приказал присоединить "карманный линкор" к группе "Тронхейм", откуда, как казалось руководству, было бы удобно впоследствии начать атлантический рейд. Однако командовавший группой вице-адмирал Лютьенс рассматривал 27-узловый корабль как обузу для своего быстроходного соединения, которому в максимальной степени угрожал противодействие британского Флота метрополии. Так впервые выяснилось бывшее ранее чисто теоретическим соображение о "тактической неприкаянности" "карманных линкоров" в совместных действиях флота, неоднократно подтверждавшееся в более поздний период войны. Столь же неудобным решение командования было и для Тиле, который ясно понимал, что англичане проявят максимальную активность в норвежских водах, и прорваться в Атлантику ему будет практически невозможно, тем более, что остальные корабли и суда обеспечения, занятые во вторжении, не смогут оказать ему никакой поддержки. Командир "Лютцова" опасался также за судьбу выделенного для совместных действий танкера, который легко мог попасть "под горячую руку" всполошенных союзников.

Впрочем, вопрос о самостоятельном походе тут же отпал. На последнем перед выходом прогоне двигателей обнаружилась трещина в основании одного из двигателей. Старая болезнь проявилась вновь, лишая корабль возможности быть использованным по прямому назначению. Зато теперь ничто не препятствовало его участию в норвежской операции. Лютьенсу удалось-таки откреститься от "обузы", и "Лютцов" был включен в состав группы "Ольденбург", или "группы 5", предназначенной для оккупации столицы Норвегии Осло. Вопрос об атлантическом рейде откладывался до возвращения и ремонта с подкреплением фундаментов дизелей. Однако и ближайшая задача выглядела весьма внушительной. Не зря силы, выделенные для захвата баз в Осло-фиорде, оказались наиболее мощными из числа всех групп вторжения. Ожидалось, что норвежцы могут оказать сильное сопротивление, но действительность, пожалуй, превзошла ожидания германского командования.

Включение "Лютцова" в состав группы в последний момент позволила ему избежать почетной, однако, как оказалось,

еще и очень опасной роли флагманского и штабного корабля группы. Ее теперь возглавил новый и не вполне боеготовый тяжелый крейсер "Блюхер", на котором и расположились флотский и армейский руководители операции, контр-адмирал Кюммец и генерал Энгельбрехт. На борт "Лютцова" погрузились 400 горных егерей под командованием майора фон Понсета и штаб соединения ВВС. На палубе разместилось свыше 20 т груза. В общем, "карманный линкор" оказался гораздо менее загруженным, чем флагман. Погрузка завершилась вечером 6 апреля, а утром следующего дня силы группы "Ольденбург" соединились в районе Килля. Колонна, возглавлялась "Блюхером", за которым следовал "Лютцов", легкий крейсер "Эмден" и 3 миноносца. В состав отряда входили еще 1-я флотилия тральщиков (8 единиц) и 2 китобойца, которые должны были доставить около 2000 человек десанта первой волны.

Немецкие корабли дошли незамеченными только до Скагеррака. В 7 часов вечера отряд обнаружила и атаковала английская подлодка "Тритон", в свою очередь засеченная миноносцем "Альбатрос". Лодке пришлось дать залп из неудобного положения, и торпеды прошли между "Блюхером" и "Лютцовом". Командир "Тритона" лейтенант-командер Пизи опознал "Блюхер" как линкор типа "Шарнхорст", а "Лютцов" — как легкий крейсер "Лейпциг", и стрелял по головному, но уже пропустив соединение впереди траверза. К тому же немцы увеличили скорость, и в результате все 10 торпед прошли мимо.

Несколько позже другая английская ПЛ, "Санфиш", также обнаружила немецкое соединение, но атаковать не смогла, хотя и сделала более важное дело — сообщила о нем командованию. Впрочем, назначение германского отряда так или иначе оставалось в тайне и для британцев, и для объекта атаки — норвежцев. За несколько минут до полуночи колонна вошла в Осло-фиорд, где горели все навигационные огни. Маленький норвежский патрульный корабль, "Пол-III", представлявший собой вооруженный малокалиберными орудиями китобойный пароход, осветил головной миноносец "Альбатрос" и открыл предупредительный огонь, но тут же был потоплен.

"Группе 5" предстояло пройти по Осло-фиорду около 100 км и преодолеть два укрепленных района, в состав которых входили батареи тяжелой артиллерии (280-305-мм) и несколько береговых батарей меньшего калибра. Первым препя-

тствием являлась узость между острова-ми Булерне и Рауой, охранявшими вход во фьорд и подходы к главной военноморской базе Новегии — Хортену. Оповещенные о том, что во фиорде творится нечто экстраординарное, норвежцы осветили колонну прожекторами с обеих сторон. Вслед за тем раздался предупредительный выстрел, легший недолетом у борта "Блюхера". И все же командиры батарей колебались принять самое важное решение — открыть огонь на поражение. Поддерживающий высокую для стесненного фарватера скорость (более 15 узлов), отряд миновал узкие секторы обстрела тяжелой батареи раньше, чем сомнения обороняющихся рассеялись.

Без четверти час 8 апреля "Блюхер" и "Эмден" начали высадку в районе базы в Хортене. Часть войск с обоих крейсеров пересаживали на 6 сторожевых катеров типа "R" (Raumbote) и в сопровождении "Альбатроса" и "Кондора" отправили к берегу, а основные силы вновь двинулись в путь. Кюммец вынужден был отдать приказ о снижении скорости до 7 узлов — плавание большим ходом при отсутствии навигационных огней, наконец-таки погашенных норвежцами, становилась опасным. Однако адмирал планировал форсировать второй укрепленный район "Оскарборг", расположенный в узости Дрёбак, до наступления рассвета.

Сама природа позаботилась о почти идеальной позиции для обороны, а норвежцы в свое время приложили немало сил для ее укрепления. В этом месте Осло-фиорд сужается до полукилометра, простираясь между двумя островами Кахольм (северным и южным) и скалистым правым берегом. На островах находилось 6 артиллерийских батарей (всего 3 280-мм и 9 57-мм орудий), а в Дрёбаке — 3 батареи (3 150-мм, 2 57-мм и 2 40-мм орудия).

На неожиданность немцам рассчитывать уже более не приходилось: за прошедшие с момента обнаружения часы норвежцам удалось привести береговую оборону в относительную готовность. Главную силу представляла собой трехорудийная батарея Оскарборг на о. Кахольм. Правда, на ней не хватало офицеров и орудийной прислуги (по некоторым сведениям, там находилось всего 7 человек). Древние 280-мм пушки Круппа модели 1891 года стреляли относительно легкими, 240-кг снарядами, которые, тем не менее, вполне могли оказаться смертельными и для "Блюхера", и для "Лютцова". Однако станки открытых установок позволяли вести огонь в очень узких

**Гибель флагмана
группы
"Ольденбург" —
тяжелого крейсера
"Блюхер"
4 апреля 1940 г.**



секторах, и перезарядить орудия для повторного залпа по одному и тому же кораблю было просто невозможно.

Сведения о дальнейших событиях противоречивы и по-разному описываются в различных источниках. Последовавшая 5-летняя оккупация Норвегии рассеяла большинство свидетелей с норвежской стороны, а в памяти уцелевших запечатлелись отдельные эпизоды, плохо согласующиеся друг с другом. Поэтому повреждения немецких кораблей являются наиболее объективными показателями кратковременного сражения в узкости Дребак.

Первым два 280-мм попадания в 5.21 с дистанции 0,5 — 1,5 км получил головной "Блюхер". На крейсере вспыхнул пожар, он попал под частый огонь трехорудийной 150-мм батареи, расположенной на правом берегу фиорда в Дребаке и в течение 5 — 7 мин был поражен десятком снарядов. Вскоре за этим во флагманский корабль попали 2 торпеды с береговой установки, и он полностью вышел из строя.

Следовавший вторым "Лютцов" получил свою порцию. Обычно о его повреждениях умалчивают или упоминают вскользь, что понятно на фоне потопления "Блюхера", однако бывший "карманный линкор" заметно пострадал от действия норвежской артиллерии, а

именно 150-мм батареи "Копос". Сразу же после начала стрельбы снаряд ударился в среднее орудие носовой 283-мм башни, выведя его из строя. Сила удара и взрыва на мгновение приподняли броневую крышу, пропустив внутрь осколки. Пострадала и правая установка. Перебитыми оказались электрические кабели, оптика и другие приборы, а также гидравлические приводы вышли из строя. Ранения получили 4 человека из числа орудийной прислуги.

Другой 150-мм снаряд попал в 13-й отсек в районе 135-го шпангоута, пройдя через иллюминатор и взорвавшись недалеко от борта. В водонепроницаемой переборке между 12-м и 13-м отсеками потом насчитали 15 пробоин. Ряд внутренних помещений стали полностью необитаемыми, а солдаты, находившиеся в них и на палубе, потеряли двоих убитыми и шестерых тяжело ранеными. Третий снаряд ударился в кран левого борта и взорвался, рассыпав конус осколков на дистанцию до 30 м. Вышел из строя запасной гидросамолет, перебитыми оказались кабели, ведущие к прожекторным установкам, возник пожар зенитного боезапаса. Пострадала и средняя артиллерия: в установках 3 и 4 левого борта трое были убиты и 8 ранены. Всего же три снаряда среднего калибра вывели из строя 28 человек, шестеро из которых были убиты. Кроме того, по донесениям командира, в корабль "повсюду попало много малокалиберных снарядов". Такая картина боя заметно расходится с традиционными представлениями о норвежском сопротивлении в Осло-фиорде, которое обычно трактуется как несколько удачных выстрелов, после которых прислуга батарей покинула свои посты.

После первых же попаданий "Лютцов" открыл огонь из 150-мм пушек и зенитных автоматов, которые в течение двух минут неприцельно палили по темной массе острова Кахольм, не причинив ни малейшего вреда батареям, которые просто нельзя было увидеть в таких условиях. Тиле приказал дать "полный назад" и в 5.23 огонь был прекращен, поскольку продолжавшийся двигаться вперед "Эмден" прошел буквально борт о борт с "карманным линкором". Корабли "группы 5" смешали строй и поочередно стопорили машины или поворачивали на обратный курс.

В последнем радиосообщении с потерявшего ход и управления "Блюхера" командир "Лютцова" назначался командующим группой. Тиле благоразумно приказал отступить, не надеясь форсировать

узкость под огнем эффективно действовавших батарей. Столь же удачным оказалось решение высадить войска в близлежащих бухтах, хотя оно являлось несомненной импровизацией. "Лютцов" высадил свои части в заливе Верле, а "Эмден", с которым с трудом удалось установить связь, хотя он находился совсем рядом — к северу от городка Мосс. Миноносцы и тральщики разгрузились в Сонсбуктен. В задачи данной работы не входит описание действий немецких войск; следует лишь отметить, что, по сути дела, судьба операции в Осло-фиорде была спасена инициативой нескольких офицеров Вермахта, сумевших с малыми силами заставить капитулировать норвежские гарнизоны.

Однако германские корабли еще долго находились во "взвешенном" состоянии. Тиле не решался двинуться ни вверх по фиорду, где, очевидно, погиб его флагман, ни вниз, где укрепления островов Раной — Боларне продолжали удерживаться норвежцами и преграждали путь для отступления. Морьякам удалось захватить маленький пароходик "Норден", который решили использовать для разведки узкости Дребак и судьбы "Блюхера". Для прикрытия "Нордена" "Лютцов" около полудня вновь выдвинулся к Кахольму и в течение 7 минут бомбардировал остров главным калибром, выпустив 27 снарядов. Батареи не отвечали. Разведчики достигли места гибели "Блюхера" и сообщили о ситуации Тиле, который только утвердился в своем решении не форсировать узкость до полного прояснения ситуации. После полудня он приказал миноносцам "Меве" и "Кондор" в сопровождении четырех сторожевиков еще раз разведать район Кахольм — Дребак. Вскоре после 5 вечера самолеты X авиакорпуса нанесли удар по Оскарборгу, и Тиле получил заверения, что ситуация для прорыва в Осло самая благоприятная. Однако приблизившись к крепости, командир "Лютцова" мог лицезреть развевающийся над батареей норвежский флаг, и приказал в очередной раз отойти. Из военно-морской базы в Хортене потребовали норвежского адмирала (командующего районом), который должен был убедить коменданта Оскарборга сдаться. Однако такое "посредничество" не понадобилось. Норвежцы пошли на переговоры на месте, выторговав сомнительную честь вновь поднять свой флаг "на следующий день". В ответ Тиле получил заверения об отсутствии мин в проливе и о том, что торпедная батарея также не будет стрелять. Однако он еще раз проде-

монстрировал крайнюю осторожность: поскольку дело близилось к вечеру, командир "карманного линкора" не пожелал проходить через роковую узкость до наступления рассвета. Только в 9.00, после того, как над батареей взвился флаг со свастикой, "Лютцов" дал ход и направился в Осло. В 11.43 корабль бросил якорь в норвежской в столице. Успех его участия в операции кажется весьма сомнительным; в сущности, мощная боевая единица сыграла роль транспорта (в силу обстоятельств даже не быстроходного), а также послужила мишенью для снарядов. Но действия его командира, А.Тиле, заслуживают высокой оценки: вовремя высаженные небольшие десанты сумели переломить ситуацию на суше и решить судьбу столицы Норвегии.

Пребывание "Лютцова" в Осло оказалось просто мимолетным. Командование флота предписало, как только стемнеет, следовать в Германию, и в 15.25 корабль отправился в обратный путь. В этот момент батареи на Булерне все еще находились под контролем норвежцев, и Тиле мучили мрачные предчувствия о еще одной тяжелой ночи. Уже в пути поступило сообщение о сдаче этого последнего бастиона сопротивления в Осло-фиорде. Сдав на берег в Хортене спасшихся с "Блюхера", "карманный линкор" на 24-узловой скорости вышел из фиорда в Северное море. Оставалось благополучно пересечь его.

Из разрозненных сведений радиоразведки и собственного опыта по дороге "сюда" Тиле предполагал, что британские подводные лодки сосредоточены в основном при входе в Скагеррак. Поэтому он сразу же взял курс на запад, изменив его затем на южный, поддерживая все время высокую скорость.

Условия видимости для весенней ночи в Северном море можно было считать просто отличными: отсутствие туч, умеренный ветер и большая дальность видимости. Поэтому носовую волну от быстро идущего "Лютцова" обнаружили на британской подводной лодке "Спирфиш" даже раньше, чем в 1.20 ночи. Операторы радиолокатора на "карманном линкоре" донесли о неопознанной цели в 15 км спереди по курсу. (Факт обнаружения столь небольшой цели заставляет думать о том, что германские РЛС первого периода войны являлись скорее ненадежными, чем настолько уж несовершенными.) Командир субмарины, лейтенант-коммандер Форбс, вначале "показал корму" своей будущей цели, сочтя "контакт" эсминцем, однако после довольно



**Вверху
и внизу:
"Лютцов",
торпедированный
11 апреля 1940 г.
английской
подводной лодкой
"Спирфиш".**

точного для ночного времени опознания (он принял "Лютцов" за "Адмирал Шер"), быстро приказал изменить установку торпед на "крейсер" и застопорить машины. "Спирфиш" теперь находился практически носом на противника и через 6 минут после обнаружения исчез с экрана радиолокатора. Форбс прицелился буквально на глаз, поскольку использование оптики специального визира в ночное время на довольно большой дистанции могло привести просто к потере цели, и дал 6-торпедный залп из всех носовых аппаратов. Лодка успела развернуться и начать отход на полном ходу, когда спустя 5 минут после выстрела (в 1.29 по немецкому времени) одна из тор-

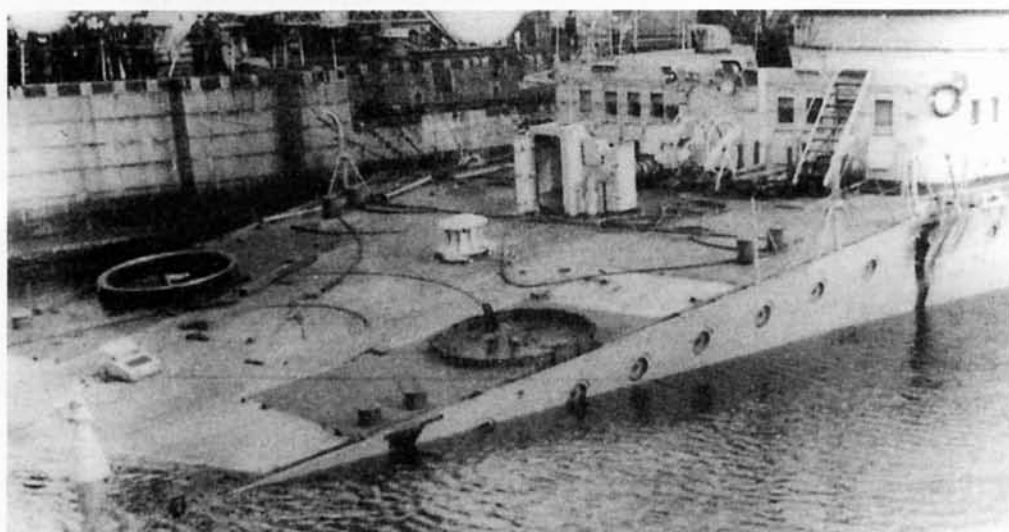
пед поразила "карманный линкор". При указанной Форбсом скорости торпед (40 узлов) получается, что его залп поразили цель с дистанции более 3 миль, что для ночной стрельбы можно считать отличным результатом.

"Лютцов" как раз завершал отворот, который Тиле предпринял — на всякий случай — после донесения из радиолокационного поста, когда торпеда взорвалась в кормовой части, в рулевом отсеке. Руль заклинило в положении 20 градусов на правый борт. Все три задних отсека (с 1 по 3), немедленно заполнились водой. 15 моряков из кормовых отсеков погибли. Лишенная какой-либо конструктивной подводной защиты корма надломи-



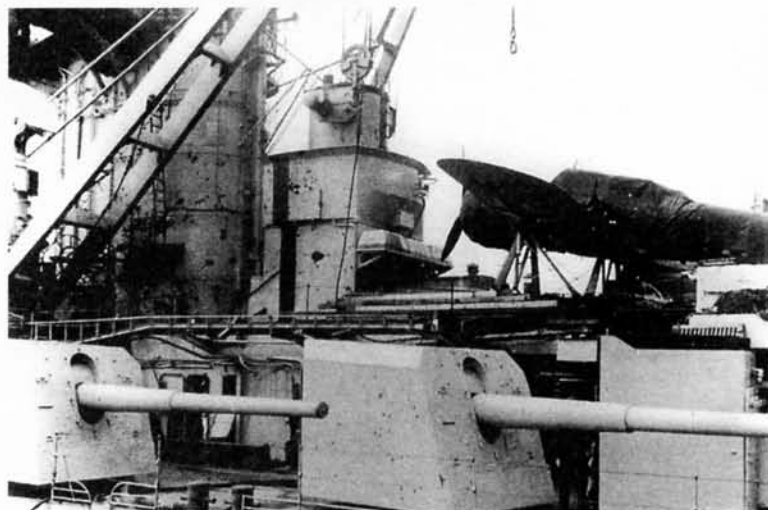


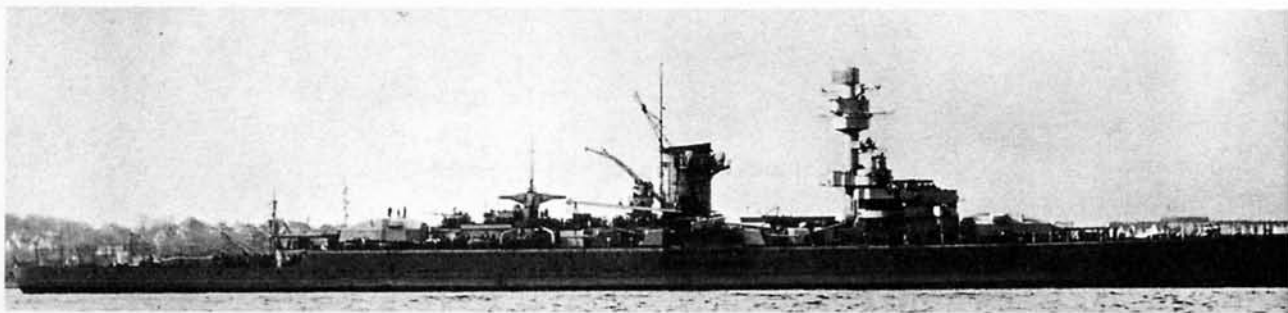
Надломившаяся в результате торпедного попадания корма "Лютцова". На нижнем снимке видны мелкие повреждения, причиненные норвежской береговой артиллерией.



лась как раз ниже "ступеньки" полубака и повисла под заметным углом к остальному корпусу. К счастью для немцев, валы и винты остались неповрежденными, но об использовании рулей не могло быть и речи. Хотя все дизели вынесли удар и находились в работоспособном состоянии, дать ход с полуторванной кормой означало риск ее окончательной потери. "Карманный линкор" застыл в 10 милях к северо-востоку от Скагена, постепенно заполняясь водой. Через 2 часа он принял ее свыше 1300 т, а осадка кормой составила 12 м.

Быстро оценив обстановку, Тиле послал краткую радиogramму: "Немедленно требуется помощь буксиров. "Лютцов". Действия команды свелись к подкреплению передней переборки отсека IV, ко-





**"Лютцов",
24 марта 1941 г.**

торый оказался затопленным через 15 минут после атаки. Кроме того, последовал приказ выбрасывать за борт снаряды и заряды из кормового погреба главного калибра, что, конечно, не могло быть быстро исполнено даже днем. Остальные матросы и офицеры заняли боевые посты в ожидании повторных действий английских подводников.

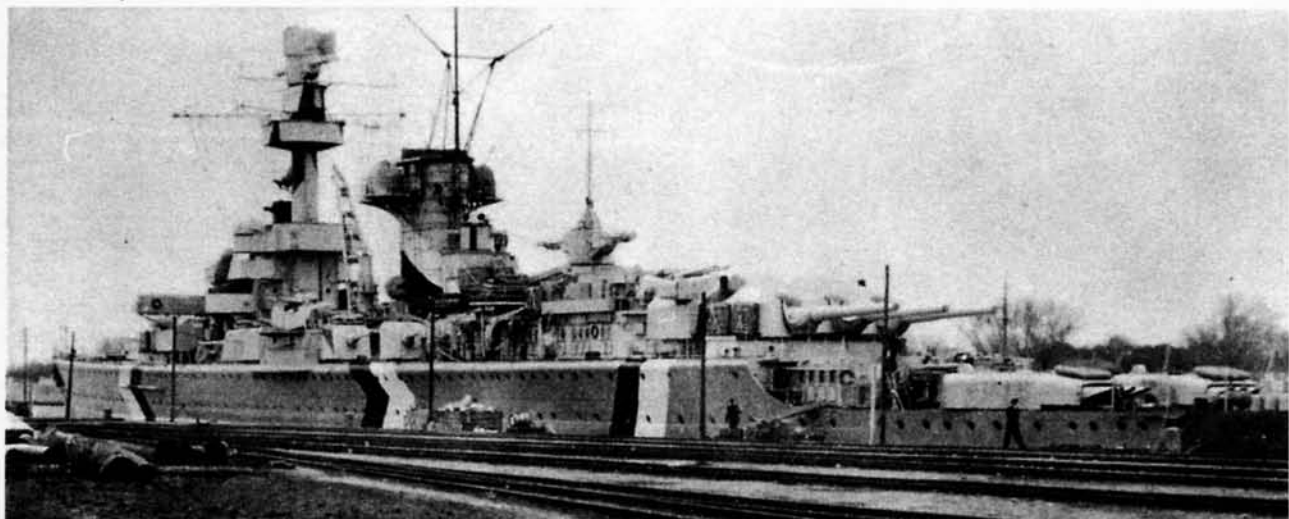
Близость "своих стен" несомненно спасла "Лютцов". Командование группы "Ост" (в зоне ответственности которой в данный момент находился корабль), выслало целый флот: 5 миноносцев и по флотилии охотников за ПЛ и торпедных катеров, не говоря уже о буксирах и тральщиках. Около 5.00 первые суда этой армады начали подходить к поврежденному "карманнику", положение которого несколько улучшилось после перекачки остатков нефти в расположенные в передней части корпуса цистерны. Три тральщика "присосались" к "Лютцову", но засвежившее волнение позволило развить скорость всего в 4,5 узла. Подошедший в середине следующего дня датский буксир "Гарм" с немецкой командой позволил сменить

неприспособленные к "делу" тральщики. Утром 12 апреля к нему присоединились еще два "скандинава" — "Нордер" и "Тор". Спасательная операция продолжалась почти двое суток; только поздно вечером 14 апреля буксирам удалось догнать "карманный линкор" до причала "Дойче Верке" в Киле. При буксировке "Лютцов" неоднократно садился на мель, но, в отличие от его "однофамильца" времен Первой мировой войны, все-таки уцелел.

При подробном исследовании повреждения оправдали самые худшие опасения. Корма фактически полностью оторвалась, броневая палуба изогнулась, все помещения ниже ватерлинии представляли собой груды искореженного металла. 8 августа корабль даже временно вывели из состава действующего флота, оставив на нем только расчеты зенитной артиллерии и небольшое число ключевого персонала. Длительный ремонт, занявший более полугода, завершился лишь 31 мая 1941 года. В ходе работ "Лютцов" получил новую корму, винты, валы, руль, а также дополнительную платформу для радиолокационного обо-

**"Лютцов" в Киле в
так называемом
"балтийском"
камуфляже,
март — апрель
1941 г. (внизу и
на стр.91).**





рудования на передней мачте. Он опять сменил командира, которым стал теперь капитан цур зее Лео Крайш. В это время из своего очень успешного рейда вернулся "Адмирал Шеер", и командование предполагало использовать оба "карманника" для повторной операции. Однако гибель "Бисмарка" в конце мая поставила на проекте жирный вопрос. Главные силы Кригсмарине оказались рассеченными надвое: в Бресте остались "Шарнхорст", "Гнейзенау" и напарник "Бисмарка" "Принц Ойген", тогда как к "броненосцам" и "Хипперу", находившимся в Германии, вскоре мог присоединиться линкор "Тирпиц". Такая ситуация заметно затрудняла выбор следующего хода на океанской "шахматной доске".

Тем не менее, 12 июня стартовала операция "Зоммеррайзе": "Лютцов" в сопровождении 5 эсминцев покинул Киль и двинулся в датские проливы. Однако англичане оказались бдительными, и радиослужба немцев вскоре перехватила сообщения о своем обнаружении. Хотя авиация прикрывала отряд, координация между командованиями Люфтваффе и Кригсмарине оставляла желать лучшего.

Британские торпедоносцы "Бофорт" атаковали его с дистанции всего в 600 м и добились попадания в середину корпуса "Лютцова" в районе 82-го шпангоута. Затопленными оказались два моторных отсека и один из отсеков с соединительными муфтами. Корабль принял 1000 т воды, вышли из строя все моторы и электростанции. Он полностью потерял ход и получил на продолжительное время угрожающий крен около 20 градусов, беспомощно дрейфуя по поверхности моря. К счастью для немцев, густое облако дыма окутало корабли и помешало второй волне англичан прикончить "карманник-линкор". Предпринятые меры позволили к утру частично спрямить "Лютцов" и дать 12-узловый ход на одном валу. Неудачливый корабль благополучно добрался до Киля, где вновь встал на ремонт.

В июле на стоявший у стенки "Дойче Верке" "Лютцов" прибыл седьмой командир, капитан цур зее Рудольф Штанге. "Карманник" благополучно пережил несколько массированных рейдов британской авиации на Киль и в январе 1942 года вновь был готов к действиям. Однако



**“Лютцов” покидает
Готенхафен,
впереди —
Норвегия, 1942 г.**



последовало очередное (уже традиционное!) повреждение винта на ледовом поле у Свиномюнде, и он опять отправился на завод. Следующая попытка “активации” состоялась только в апреле. К тому времени “идея фикс” Гитлера уже состоялась в сосредоточении тяжелых кораблей флота на севере Норвегии с тем, чтобы пресечь поставки союзников в СССР. 15 мая “Лютцов” вышел в путь в эскорте 3 эсминцев и нескольких тральщиков и вспомогательных судов. Он благополучно миновал британские подводные дозоры и рано утром 19 мая достиг Лофьорда около Тронхейма. 24-го он взял курс на Нарвик и за 15 минут до полуночи бросил якорь в заливе Боген, где его дожидался систершип “Адмирал Шеер”, эсминцы и миноносцы.

4 июня эти корабли составили 2-ю боевую группу, флаг командующего которой, вице-адмирала Кюммеца, был поднят на “Лютцове”. Последовали учения, размах которых оказался очень скром-

ным: сказывался хронический недостаток горючего. Так, на неделю упражнений выделялось всего 80 т дизельного топлива! Тем не менее, немцам удалось сколотить мощные силы, которым в начале июля предстояло осуществить операцию “Россельшпрюнг” — выход для разгрома конвоя PQ-17.

Участие в ней “Лютцова” оказалось коротким. 2 июля 2-я боевая группа снялась с якоря и двинулась по фьорду для соединения с “Тирпицем” и другими кораблями. Но уже рано утром (в 2.40) следующего дня неудачник наткнулся на не обозначенную на карте скалу. Повреждения не выглядели слишком серьезными: затопленными оказались только резервные помещения для спрямления крена в отсеках 10 и 11. Однако Кюммец перенес свой флаг на “Шеер” и приказал своему бывшему флагману вернуться на стоянку. Водолазы обнаружили многочисленные течи во внешней обшивке на протяже-

**“Лютцов”
в Норвегии.
На снимке хорошо
видны буйки
противоторпедных
сетей.**





нии примерно 70 — 80 м; около 300 т воды плескалось за внутренним днищем прямо под дизелями. кораблю предстоял очередной поход домой, на ремонт.

9 июля он в сопровождении 2 эсминцев, 2 миноносцев и вспомогательных эскортных судов начал свой грустный путь. На следующий день он прибыл в Тронхейм на одном валу, поскольку дизеля второго пришлось остановить ввиду загрязнения топлива забортной водой, все же просочившейся из-под второго дна. Прошел целый месяц, пока 9 августа "Лютцов" покинул Ло-фьорд. В отступлении и сохранении собственной жизни у него опять все оказалось в порядке: совершенно незамеченным он прошел до самого Свинемюнде, куда благополучно прибыл спустя 3 суток. Выгрузив боезапас, 31 августа он проследовал в Киль для очередного ремонта, в ходе которого на днище заменили около 250 кв. м обшивки и множество шпангоутов между 3-м и 4-м стрингерами. Работы сопровождалось рядом мелких, но досадных инцидентов, от нескольких пожаров до удара плавучим краном по левому стволу кормовой башни. Все это замедляло ремонт, заверченный лишь в конце октября. После очередных учений по восстановлению боеспособности "Лютцов" 8 ноября покинул Готенхафен, взяв курс на север, в Норвегию.

Спорадические полеты разведчиков и налеты одиночных британских самолетов не помешали путешествию. 12 ноября бывший "броненосец" бросил якорь в уже знакомом заливе Боген, освободив своего традиционного напарника — "Шеера".

На пороге нового, 1943 года, германское командование предприняло опера-

"Лютцов" в период проведения операции "Россельшпрюнг". Внизу: "Лютцов" в Ло-фьорде близ Тронхейма. У борта — эсминец Z-28.





“Лютцов” в период проведения операции “Регенбоген” (оба снимка на стр. 94).

цию “Регенбоген”, нападение надводных кораблей на возвращавшийся из России союзный конвой JW-51B, обнаруженный утром 30 декабря 1942 года подводной лодкой U-354. В ней приняли участие тяжелые крейсера “Адмирал Хиппер” и “Лютцов” и 6 эскадренных миноносцев под командованием вице-адмирала Кюммеца. Причем включение в отряд “карманного линкора” находилось под вопросом до последнего момента. Командующий группой “Север” адмирал Карлс получил разрешение на его использование уже после того, как соединение вышло в море. Причем руководство Кригсмарине специально подчеркнуло, что “добро” дается только в случае, если для “карманника” будет отсутствовать риск. Странное требование для боевого корабля, отправляющегося для атаки явно прикрываемого эскортом конвоя, сказавшееся на результатах выхода — и не только. Командир “Лютцова” Штанге смог ознакомиться с планом операции

уже в море, не имея возможности обсудить его с командующим. Даже для всегда исполнительных и инициативных германских командиров такое положение являлось чрезвычайным.

Вечером 30 декабря немецкие силы благополучно вышли из фьорда и перестроились в поисковый ордер. Учитывая плохую погоду, Кюммец растянул свои корабли в 85-мильный фронт, причем сильнейшие корабли, “Хиппер” и “Лютцов”, находились на противоположных флангах. Такое странное построение позволяло с максимальной вероятностью “зацепить” конвой, достичь внезапности, но затем создавало дополнительные сложности. Тяжелым крейсерам требовалось не менее 3 часов для сосредоточения. Находившиеся между ними эсминцы затрудняли надежное опознавание, и это в условиях очень ограниченной видимости и снежных зарядов, когда задержка на минуту-другую могла оказаться роковой.

В результате в бою активно участвовал только “Хиппер”. Около 9 флагман Кюммеца вышел на один из четырех отрядов, составлявших конвой, включавший 12 судов и силы эскорта: 6 эсминцев и 5 совсем мало полезных в артиллерийском бою корветов и тральщиков. Германский командующий приказал увеличить ход до 24 узлов и оповестить все свои корабли о начале атаки. Последовала серия коротких стычек одинокого тяжелого крейсера с британскими эскадренными миноносцами, действовавшими решительно и не допустившего противника к торговым судам реальными и фиктивными торпедными атаками. Немецкие единицы того же класса (намного более мощные в артиллерийском отношении) в это время занимались потоплением оторвавшегося тральщика “Брэмбл”, поврежденного снарядами с “Хиппера”. Но всех превзошел “Лютцов”. Штанге добросовестно взял курс на север на соединение с флагманом, развил 26 узлов — максимум, на что оказался способным его крейсер в это время и в эту погоду. Через полтора часа на горизонте появились вспышки отдаленных залпов. Кюммец приказал 3-му дивизиону эсминцев (Z-31, Z-30 и “Теодор Ригель”) присоединиться к “карманнику”, однако удалось это только находившемуся в прямой видимости “Риделю”. Еще через четверть часа слева по носу вдали показались неясные тени — суда конвоя.

Наконец все 3 эскадренных миноносца присоединились к “Лютцову”, однако их позиция позади “карманного линкора”





являлась исключительно пассивной: они не могли ни прикрыть его от внезапной атаки британских "коллег", ни атаковать самим. Поэтому, когда в 10.42 слева по борту сигнальщики обнаружили неопознанную цель, Штанге предпочел отвернуть на 20 градусов, опасаясь торпедной атаки! Операторы РЛС доносили о ряде контактов на дистанциях от 35 (!) до 65 кбт, однако по мнению осторожного командира ими с равной вероятностью могли быть как суда противника, так и "Хиппер" и его эсминцы. Штанге не решился войти в разделявший его и полубоя снежный заряд, хотя видел вспышки орудийных залпов (по времени это, скорее всего, тяжелый крейсер и 2 эсминца "разбирались" с одиноким "Брэмблом"). Напротив, он отвернул еще на несколько румбов, надеясь на улучшение погоды. В 10.52 "Лютцов" шел юго-восточным курсом, достаточно точно предположив, что план Кюммеца удался, и именно туда отходит конвой, атакованный с севера "Хиппером". Однако "карманник" уклонился слишком далеко к востоку, и беззащитные суда остались у него за кормой. Штанге продолжал больше заботиться о том, чтобы остаться в зоне относительно приличной видимости, чем о решительной атаке, и в 11.06 повернул на восток. Через 10 минут слева по корме наконец показался "Хиппер", ведущий огонь по невидимым целям. Командир "карманного линкора" решил изменить свой план, соединиться с флагманом и атаковать вместе с ним с севера. "Лютцов" лег на северо-западный курс, описывая широкую дугу вокруг конвоя, так и не видя его (и не стремясь увидеть).

Оценив обстановку, Кюммец приказал Штанге атаковать голову конвоя, сам собираясь заняться арьергардом. "Лютцов" продолжал скользить на северо-запад сквозь туман и снег на 26 узлах, по-прежнему оставив свои эсминцы позади,

игнорируя одиночный контакт (скорее всего с корветом "Рододендрон"). Наконец в 11.38 открылся весь конвой, находившийся теперь на юге! Казалось, причин для отказа от активных действий не оставалось. Хотя эскорт тут же начал ставить очередную дымзавесу, цели все еще виднелись, и их было более чем достаточно. Тем не менее, прошло еще 5 минут, прежде чем в 11.43 с дистанции около 75 кбт наконец заговорили 283-мм орудия, впервые за последние 2 года нацеленные на неприятеля.

После того, как с них сняли защитный крышки, объективы визиров и дальномеров мгновенно покрылись ледяной коркой от снега и брызг. Пришлось для первых залпов ориентироваться на данные радиолокатора, однако артиллеристы не могли наблюдать падения своих снарядов, поэтому 150-мм калибр прекратил стрельбу после первого же залпа, а огонь главного продолжался практически вслепую до 11.48. Англичане отвечали из смешных 102-миллиметровок с трех эсминцев типа "О" — "Обидиент", "Оруэлл" и "Обдьюрейт", давая постоянные недолеты. В 12.00 видимость чуть улучшилась, и "карманный линкор" дал еще несколько залпов из обоих калибров (pretендуя на попадания из 150-мм, не подтвержденные англичанами), но спустя 5 минут огонь опять пришлось прекратить: с одной стороны, конвой закрыла дымзавеса, с другой — обстановка вообще кардинально изменилась.

Несмотря на нерешительность и излишнюю осторожность, судьба конвоя оставалась под серьезнейшей угрозой. Однако тут на сцене появилось дальнейшее прикрытие: 12-орудийные легкие крейсера "Шеффилд" и "Ямайка" под командованием контр-адмирала Бэрнета. Внезапность и удача оказались полностью на стороне англичан. Прекрасно используя РЛС, крейсера Бэрнета вышли на

дистанцию визуального контакта и открыли сильный и точный огонь с 6 миль, добившись трех важных попаданий в "Хиппер", орудия которого в то время оставались наведенными в другую сторону — на конвой. Флагман получил довольно серьезные повреждения (затоплено котельное отделение, возникли сильные пожары в районе ангара), и Кюммел решил отвернуть и уходить. В 12.03 Штанге получил приказ на отход, который не замедлил исполнить. Он взял курс на запад, но спустя 18 минут справа по курсу открылись 2 корабля, принятые сначала за свои. Ошибка обнаружилась быстро: все те же "Шеффилд" и "Ямайка" едва не повторили свой успех, открыв точный и плотный огонь. Дистанция составляла около 8 миль: слишком много для точной стрельбы 6-дюймовок, но вполне "комфортательно" для 283-миллиметровок "карманного линкора". Имелся неплохой шанс отомстить за флагмана и похода потопленный к тому времени эсминец "Экольдт". Но "Лютцов" вновь начал стрелять только 6 минут спустя (обоими калибрами, главным и вспомогательным), и снова Штанге считал, что находится в слишком опасном с точки зрения торпедной атаки положении! Он отвернул в сторону от противника, считая, что легко отделался: снаряды англичан падали у самых бортов. Бэрнет предпочел не отдаляться от конвоя, и вполне обоснованно не стал преследовать отходящих (скорее — бегущих) немцев.

В итоге операция "Регенбоген" оказалась явной неудачей немцев во всех отношениях: стороны потеряли по эсминцу, "Хиппер" остался без "крейсерского хода" до конца службы. Но, главное, имея даже по самой заниженной оценке как минимум равные силы, рейдеры

Кригсмарине совершенно не смогли выполнить задачу. Вклад "Лютцова" составлял выпущенные "в молоко" 86 снарядов главного калибра и 76 вспомогательного*. Штанге проявил максимальную пассивность, вызванную, как посчитало командование флота, в основном осторожностью и опасениями за свой корабль. (Кстати, в последующей политической суматохе его не пытались никак наказать или хотя бы высказать порицание). Что самое важное, эта, в сущности, достаточно рядовая тактическая неудача имела тяжелейшие последствия. Руководители ВМФ предпочли не торопиться с представлением данным о бое Гитлеру, составляя наиболее "обтекаемый" доклад. "Вождю нации" пришлось ознакомиться с неутешительными результатами "новогоднего боя" по сообщению британского информационного агентства "Рейтер". Фюрер окончательно потерял веру в моряков своего "большого флота" и решил больше не выпускать крупные боевые корабли в океан, взяв курс исключительно на использование подводных сил.

В первый день нового 1943 года германские корабли возвратились на свои стоянки в Северной Норвегии. Пару месяцев, пока Гитлер метал громы и молнии в главнокомандующего Кригсмарине Рёдера, заменяя его на Дёница и угрожал реально покончить со своими большими кораблями, "Лютцов" совершал хаотичные переходы между заливом Боген и Альта-фьордом с тем, чтобы дезориентировать авиаразведку британцев и затруднить подготовку к возможному удару с воздуха. В марте, после прибытия в Боген линкоров "Тирпиц" и "Шарнхорст", тяжелый крейсер окончательно обосновался в Альта-фьорде. Предполагалось, что в середине июля он выйдет в рейд в Карское море, повторяя поход, проведенный в предыдущем году "Шеером" (операция "Гусар"), однако состояние дизелей оказалось настолько ненадежным, что операцию пришлось отменить. Дело ограничилось маневрами совместно с большими линкорами, после чего был получен приказ следовать в Германию для исправления дефектов по механической части, которые стали настолько серьезными, что иногда электроэнергию пришлось получать с пришвартованного танкера "Дитмаршен" или плавучих зарядных станций для подводных лодок. Пока охромевшему "карманнику" выпала

*Правда, есть сведения, что один из последних попал в торговое судно./

Подъем гидросамолета "Арадо" на борт "Лютцова". Норвегия, 1942 — 1943 гг.



роль "подсадной утки". Когда "Тирпиц" вместе с "Шарнхорстом" вышли в море в ходе операции "Вундерланд-2", его место занял "Лютцов". И опять ему повезло: "Тирпиц" успел возвратиться на свою стоянку, где его атаквали британские мини-подлодки типа "Х", а вот бывший "Дойчланд" избежал неприятностей, поскольку находился в одном из дальних ответвлений фьорда. На следующий день, поздно вечером 23 сентября, он отправился в дальний путь на родину в сопровождении 4 эсминцев.

Опять торную дорогу, подвергавшуюся опасности со стороны английских подводных лодок, торпедных катеров и авиации, "Лютцов" проскочил без каких-либо проблем. 1 октября 1943 года он наконец бросил якорь в Готенхафене. 9 октября, по сути сразу после возвращения на Балтику, которая в течение двух лет оставалась своего рода "внутренним германским озером", "броненосец" вновь попал под воздушный налет. Его совершила на Готенхафен, где стоял "Лютцов", 8-я воздушная армия США. На этот раз все обошлось — ни попаданий, ни повреждений корабль не получил. Тем не менее, для производства профилактического ремонта его перевели в еще более глубокий тыл, латвийскую Либаву. Там бывший "Дойчланд" простоял в доке и у стенки до марта 1944 года, когда снова вошел в строй, теперь уже в качестве учебного корабля. Такая потеря статуса на самом деле являлась хитростью нового главнокомандующего флотом. Дёниц, заполучив в свои руки остатки тяжелого надводного флота, теперь отнюдь не хотел, чтобы исполнилось пожелание Гитлера об их немедленном исключении из строя. А что может быть удобнее статуса "плавучей школы"? Возражений сверху не последовало, и все тяжелые и легкие крейсера стали учебными. Гросс-адмирал прекрасно понимал, что ранее охаиваемые им "дорогостоящие игрушки" еще смогут понадобиться. Ход войны на Восточном фронте не внушал никаких приятных перспектив. Так что, нахождение под рукой Учебной эскадры (на деле — единственного крупного боевого соединения надводного флота) было очень кстати.

"Лютцов" пригодился очень скоро. В конце июня, когда выход из войны северного союзника — Финляндии — стал реальностью, тяжелый крейсер использовали в качестве быстроходного транспорта. 23 июня он быстро пересек Финский залив, доставив на фронт отряд морской пехоты, зенитные орудия и 30 т боепри-

пасов. Однако этот рейс был призван скрывать более важную секретную задачу. "Лютцов" остался в финских шхерах около Аспё вместе с тремя эсминцами, готовясь участвовать в операции "Танне Вест". Так назывался строго секретный план захвата Аландских островов в случае, если Финляндия выбывала из игры. Эти острова являлись последним рубежом, запиравшим советский флот в пределах залива; с их потерей попадали под удар жизненно важные линии подвозки шведской железной руды. В плане главная роль выделялась 283-мм орудиям "Лютцова", которые должны были подавить возможное сопротивление бывших союзников.

8 июля уже практически подготовленную операцию отменило командование. Причина заключалась в очередном прорыве советских войск на сухопутном фронте. Все подкрепления пришлось бросить туда. Неудачник "Лютцов" отправился обратно в Германию, где начался интенсивный процесс превращения учебного корабля в боевой. Предполагалось применить его в Рижском заливе для поддержки своих войск при отражении наступления советской армии на столицу Латвии. Между тем, действия авиации Балтийского флота, потопившей 16 июля в Котке плавучую зенитную батарею "Ниобе", становились все более активными и угрожающими. В течение 3 недель германское командование колебалось, стоит ли вводить хоть и "карманный", но все же линкор в ловушку Рижского залива. Но так и не решилось. "Лютцов" возвратили в Готенхафен для установки дополнительных зенитных автоматов. Очень не вовремя: как раз в это время наши войска совершили прорыв к побережью, разрезав вражеские группировки "Центр" и "Север", невзирая на помощь немецкой стороне в лице тяжелого крейсера "Принц Ойген".

Между тем, через два месяца после отмены операции "Танне Вест" "Лютцов" вновь появился у Аландов. Небольшая эскадра ("Лютцов", "Принц Ойген", 2 эсминца и 2 миноносца) предназначалась для вызволения конвоя с германскими войсками, покидавшими Финляндию после капитуляции и застрявшего в Ботническом заливе. Дело обошлось без крови: бывшие союзники не стали стрелять по немцам, хотя по условиям перемирия должны были оказать возможное сопротивление. 24 сентября конвой благополучно вышел из ловушки. Чисто морские операции больших кораблей Германии на Балтике на этом закончи-



"Лютцов"
в Норвегии,
1944 г.

лись. Однако у них оставалась еще одна задача: поддержка действий армии, все более и более "проседавшей" под ударами наших фронтов.

Не успев в августе к Риге, в начале октября "Лютцов" вышел на огневые позиции уже в районе Мемеля (Клайпеды). В сопровождении все того же "Ойгена" и 3 эсминцев "броненосец" прибыл на место 11 октября в 10.30 утра. Переход совершался в густом, как молоко, тумане по данным радиолокатора. Это обеспечило скрытность, но никак не способствовало выполнению самой задачи. Самолет для корректировки выпустить не представлялось возможным, и при нулевой видимости для ведения огня пришлось использовать данные РЛС, на экране которой виднелись лишь слабые сигналы от построек Мемеля. Тем не менее, в 13.56 последовала команда открыть огонь с дистанции 23 км.

Эффективность стрельбы в таких условиях, без корректировки, не видя даже, куда падают снаряды, вызывает большие сомнения. Тем не менее, немцы очень высоко оценивали результаты поддержки, считая, что первый же артналет из 283-миллиметровок "разгромил" тан-

"Лютцов"
в Готенхафене,
1944 г.



ковую бригаду. В 14.35 "в связи с выполнением задачи" огонь прервался, но в 18.00 последовал приказ вновь начать стрельбу, уже по другим скоплениям танков. Понятно, что с сумерками видимость ничуть не улучшилась. Горящая Клайпеда освещала горизонт неясным отражением в тумане, но вести огонь приходилось по карте. В размеренной неторопливой стрельбе прошла вся ночь. Около 6 утра один из кораблей эскорта сообщил об обнаружении подводной лодки, и немцам пришлось резко отвернуть на скорости 19 узлов. В это время облачность стала рассеиваться. Видимость стала вполне приемлемой, но зато следовало ждать советской авиации. Вся зенитная артиллерия была приведена в полную боевую готовность. Расчеты появились даже у дополнительно установленных на баке автоматах, хотя теперь приходилось вести огонь только бортом, чтобы не снести в море свои же боевые посты.

Днем 12 октября "Лютцов" впервые познакомился с советской авиацией. Надо сказать, что, несмотря на все заверения немцев об удивительной эффективности артиллерийской поддержки их тяжелых крейсеров с 283- и 203-мм орудиями, наше командование до сих пор не догадывалось о их присутствии! Из 18 торпедоносцев А-20 "Бостон", вылетевших на задание, в условиях все еще довольно плохой погоды только 4 нашли и атаковали у берега в районе Мемеля "вражеский конвой". Самолеты появились по левому борту от "Лютцова", причем число их в донесении немцев загадочным образом удвоилось. Корабль удачно отвернул вправо, стреляя из всех стволов. Наши "бостоны" не попали в цель, что не помешало им по возвращении донести о потоплении двух транспортов, в 5 и 7 тыс.т. Обе стороны до сих пор не представляли реальной ситуации. На больших германских кораблях то и дело объявляли воздушную тревогу, хотя реальных атак на них больше не было, а наше командование все еще не представляло, с кем имеет дело. Резкие маневры никак не способствовали ведению точной стрельбы по берегу. "Лютцову" приходилось по их завершении вновь и вновь искать исходную точку привязки по карте. Сказывалась отсталость системы управления огнем, которая не позволяла автоматически учитывать столь сильные изменения курса, в отличие от более современной СУАО "Принца Ойгена". Тем не менее, итог дня оказался впечатляющим. "Лютцов" выпустил 400

"Лютцов"
в Готенхафене,
1944 г.



снарядов главного калибра и 245 — среднего, всего свыше 13,2 т боеприпасов. Настало время пополнить боезапас. Отряд отошел в Данцигскую бухту, и в Готенхафене началась лихорадочная погрузка. Между тем, запас 11-дюймовых снарядов в этой базе подходил к концу: пришлось забрать последние 75 броневых, мало полезных при стрельбе по наземным целям.

14 октября "карманный линкор" в сопровождении эсминца и двух миноносцев вновь отправился к Мемелю. В 11.15 (по местному времени) отряд атаковала подводная лодка Щ-407, принявшая "Лютцов" за легкий крейсер. Вовремя обнаруженная миноносцем Т-16, она все же произвела двухторпедный залп, но "карманник" без проблем уклонился от столь жидкого "веера". Для отражения угрозы с воздуха немцы применили уже совсем отчаянные меры. Для обеспечения действий корабельных "Арадо-196", способных хоть как-то отражать атаки штурмовиков и бомбардировщиков, прибыл корабль обеспечения Люфтваффе "Ганс Альбрехт Ведель", хотя попытки заправить гидросамолеты в столь неблагоприятной обстановке по идее должны были привести к немедленному его потоплению. Кроме того, в качестве "авиаприкрытия" противник пытался использовать даже неуклюжие трехмоторные летающие лодки "Блом унд Фосс" BV-138, на первый взгляд, совершенно беспомощ-

ные в небе, наводненном советскими истребителями.

Донесения с "Лютцова" свидетельствуют об участии только в утреннем налете 27 "торпедоносцев и штурмовиков", плюс 24 "торпедоносцев" и 17 бомбардировщиков ближе к вечеру, хотя в этот день авиация Балтфлота вообще не доносила о действиях против морских целей. Скорее всего, в деле участвовали силы 3-й воздушной армии, не имевшие уже абсолютно никаких шансов попасть в корабли на ходу. Не удивительно, что немцам удалось отразить все атаки, тем более, что в воздухе периодически появлялись таки их истребители. Однако, как уже отмечалось, даже нерезультативные атаки сказывались на точности огня.

После столь тяжелого дня германские корабли вновь отправились в Готенхафен за снарядами, которые спешно доставил транспорт "Франкен". Теперь "Лютцов" остался единственным тяжелым кораблем 2-й боевой группы, поскольку "Ойген" севернее Хельи столкнулся с легким крейсером "Лейпциг", полностью выведя его из строя и сильно повредив себе носовую часть. На "карманном линкоре" поднял свой флаг командир группы, вице-адмирал Август Тиле. 22 октября он вывел свой флагман в сопровождении 2 эсминцев и 3 миноносцев в третий поход к Мемелю. Тиле прихватил все "арадо" с небоеспособных тяжелых крейсеров "Ойген" и "Хиппер" и

"Лютцов"
на Балтике,
1944 г.



имел "серьезное" воздушное прикрытие аж из 4 самолетов.

Вновь немецкая сторона претендует на очень высокую результативность артиллерии "Лютцова", в основном по району вокзала в городе Кроттинген (Кретинга). Всего он выпустил 207 снарядов 283-мм и 150-мм калибра, еще около 500 добавили эсминцы. На этом, однако, операция не закончилась. "Броненосец" получил приказ поддержать германские войска, занимавшие последние оборонительные позиции на острове Эзель (Саарема). В их распоряжении оставался только полуостров Сворбе (Сырве), соединявшийся с островом узким перешейком. Батареи Сворбе перекрывали своим огнем вход в Рижский залив, так что недаром их удерживали до конца в обеих мировых войнах и русские, и немцы. Теперь перед Сворбе стояли советские войска, готовые к решительному штурму.

К 7.00 24 октября "Лютцов" занял позицию к западу от перешейка, сохраняя полное радиомолчание. Сообщения с берега передавались исключительно катерами, как в XIX веке. Ввиду ожидания атак наших подводных лодок и торпедных катеров эскорт значительно усилился: теперь "карманник" прикрывали дополнительные большие миноносцы Т-23 и Т-28. В 7.20 корабль открыл огонь и 35 выстрелами главного калибра снес маяк Лэу, служивший важным наблюдательным пунктом. Затем оба калибра начали "обработку" береговых батарей и мест сосредоточения наступающих войск. Стрельба вначале корректирова-

лась бортовым "Арадо", но затем гидросамолет был вынужден прекратить свою деятельность из-за низкой облачности. С воздуха отряд прикрывался 4 истребителями FW-190. Однако около 8.30, когда у них кончилось горючее, на сцене появились наши штурмовики. 22 Ил-2 7-го гвардейского авиаполка тремя группами атаковали германские корабли, не только сбрасывая бомбы, но и обстреливая палубы и надстройки с бреющего полета. Пострадал, однако, только эсминец Z-28, в который попало 5 бомб, из которых взорвалась только одна. Спустя 2 часа самолеты 7-го авиаполка сменили 27 "илов" 35-го штурмового авиаполка авиации Балтфлота. Невзирая на противодействие "фокке-вульфов" и мощный огонь (стреляли все орудия, даже 150-миллиметровки), нашим летчикам удалось прорваться непосредственно к "Лютцову". На боевых постах "карманника" появились первые раненые пушечно-пулеметным огнем. Тем не менее, можно считать, что противники разошлись практически "вничью": помимо значительно пострадавшего Z-28 немецкие корабли получили легкие повреждения, 4 штурмовика не вернулись на аэродромы.

На самом корабле перестала выдерживать даже надежная немецкая техника. В носовой башне вышел из строя досьлатель правого орудия, а перекосившийся клапан отвода газов стал препятствовать открыванию затвора. У 150-мм артиллерии вышли из строя 3 элеватора из четырех; снаряды пришлось подавать вручную, при помощи лебедок, что сильно

утомляло прислугу и замедляло стрельбу. От непрерывного сотрясения вышли из строя некоторые приборы системы управления огнем. неполадки в артиллерии сопровождались неприятностями с главными механизмами. Управление оборотами левого вала "застряло" на 19 узлах, тогда как у правого оно оставалось в исправности. Приходилось все время активно действовать рулем, чтобы удерживать корабль на курсе. Надо сказать, что большинство повреждений удалось исправить непосредственно на борту.

За 4,5 часа ведения огня "броненосцу" и сопровождавшим его легким кораблям удалось создать такую плотность огня на ограниченном участке перешейка, которой не знали со времен штурма Севастополя немцами. Только 24 октября он выпустил 304 283-мм, 292 150-мм, 282 105-мм снарядов. Безусловно, в той или иной степени это сказалось на результате нашего наступления: двум германским дивизиям и частям усиления удалось сохранить свои позиции на Сворбе.

В результате столь интенсивной боевой деятельности (к тому моменту "Лютцов" израсходовал больше тяжелых снарядов, чем любой германский линкор 1-й и 2-й мировых войн) орудия оказались сильно расстрелянными — настолько, что не могли обеспечить точную стрельбу даже по площадным целям. Корабль направился в Готенхафен, куда в то же время спешили специалисты фирмы "Крупп" для приведения артиллерии в боеспособное состояние.

Ремонтные работы и погрузка боезапаса чередовались с небольшими выходами на учения. (Немцы проводили их даже в столь жестких условиях, когда над головами то и дело появлялись совсем не "учебные" бомбардировщики противника.) 18 ноября учения пришлось прекратить: советские войска вновь начали атаки на Сворбе. В начале наступления "Лютцов" еще проходил ремонт, так что главная роль выпала его сестершипу "Шееру", о чем мы расскажем чуть позже. Бывший "Дойчланд", хотя и шел 24-узловым ходом, поспел только к шапочному разбору. На его долю выпало завершение эвакуации войск у Церельских позиций. Погодные условия и недостаточная активность нашей авиации позволили немцам выполнить задачу без дополнительных потерь, хотя 2/3 защитников Сворбе полегли на поле боя или пропали без вести.

Недоремонтированный корабль протестовал против насилия над техникой. Уже около Готенхафена полностью вы-

шел из строя один из дизелей, для ремонта которого требовалось разобрать водонепроницаемую переборку. Окончательно ликвидировать последствия аварии удалось только к 10 декабря. Тем не менее, даже "хромому" "Лютцову" пришлось выходить в море для прикрытия конвоев в районы Хелы.

Между тем Данцигская бухта в целом и Готенхафен в особенности стали опасным местом. Именно там находилась точка пересечения усилий авиации союзников и Советского Союза. 18 декабря 1944 года суверенные моряки с ужасом заметили, как со стоявшего рядом с "карманым линкором" транспорта "Варте" стаями бегут на землю крысы. Примета оказалась вещей. В 10 вечера начался массированный налет авиации Бомбардировочного командования Великобритании, в котором приняло участие 236 самолетов. Из 836 тонн бомб, сброшенных на корабли, суда и портовые сооружения, на долю "Лютцова" не досталось ни одной, хотя жертвой налета пал не только "Варте", но еще десяток торговых и вспомогательных судов, а также старый броненосец "Шлезвиг-Гольштейн". Его современный коллега отделался небольшой течью в трюме. Тем не менее, командование решило перевести его от греха подальше — в Пиллау, тем более что сооружения "Дойче Верке" в Готенхафене находились в руинах. В конце декабря "Лютцов" прибыл к месту своего последнего базирования.

Хотя положение Германии уже приближалось к безнадежному, на корабле продолжалась полноценная регулярная служба. Более того, на него прибыло 200 человек пополнения из числа спасшихся с "Тирпица". Некоторых из них вызволили из перевернувшегося корпуса линкора, и их моральное самочувствие оставило желать лучшего. А между тем их новому кораблю предстояли очередные испытания. Советская армия уже окружила район Данцига. Пополнив боезапас чудом доставленными в Готенхафен 283-мм снарядами, "Лютцов", по-прежнему несший флаг вице-адмирала А.Тиле, в сопровождении трех миноносцев вышел на поддержку своих войск в районе Эльбинга. 8 февраля 1945 года он получил данные своих первых целей на немецкой земле. По крайней мере, теперь огонь нормально корректировался с передовых наблюдательных пунктов, одним из которых стала колокольня собора в Фрауэнбурге. Стрельба по разным объектам продолжалась весь день. Расстояние до некоторых целей составляло 35 км —

практически максимальную дальность главного калибра. Одновременно 150-миллиметровки вели огонь по участкам, расположенным на побережье. Поддержка оказалась вполне успешной, и на следующий день отстрелявший свое "Лютцов" заменил однотипный "Адмирал Шеер". Германским войскам не только удалось удержать свои позиции, но и восстановить на время коридор с Кенигсбергом. В это время продолжалась крупнейшая в истории Второй мировой войны операция по эвакуации морем из Восточной Пруссии. (Всего немцам удалось вывезти около 2 млн. человек, включая население.)

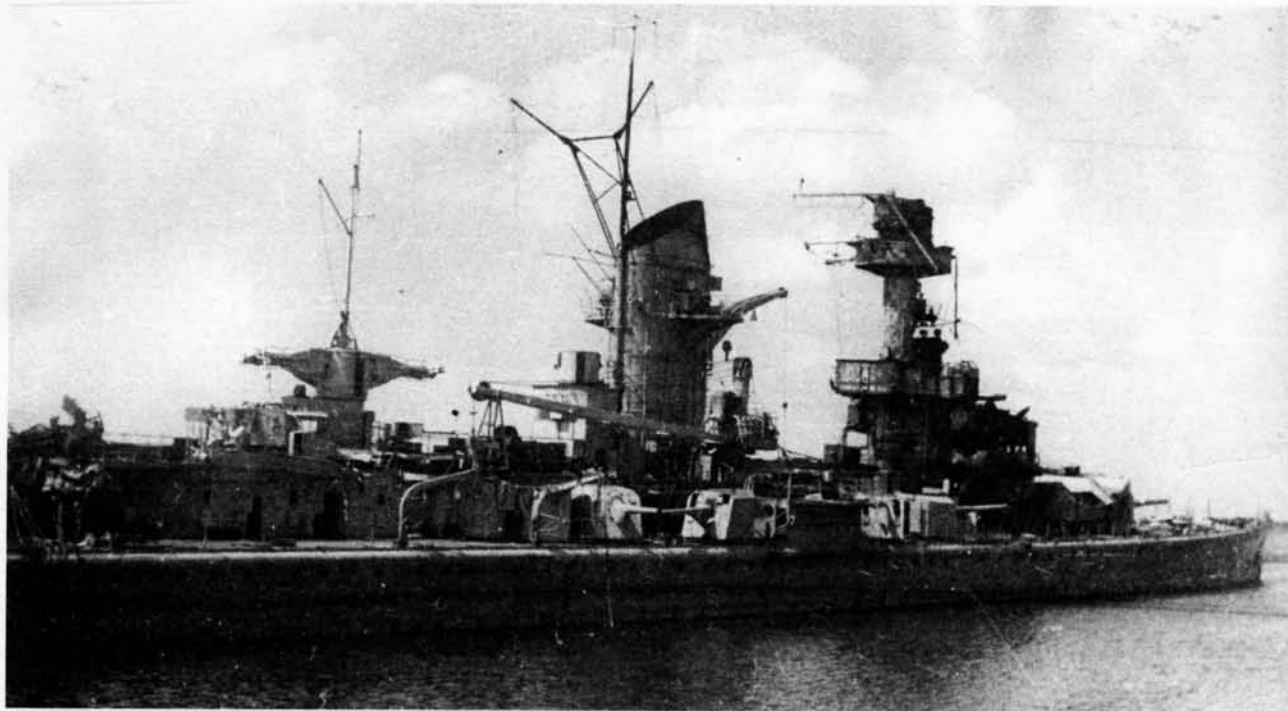
Однако под угрозой оказался другой флаг. Советские войска вышли к побережью Западной Померании и начали наступление на Кольберг и Кёзлин. Вновь потребовалась помощь тяжелой артиллерии 2-й боевой группы. 6 марта "Лютцов", "Шеер", 2 эсминца и 2 миноносца двинулись по фарватеру в район Свиномюнде. На борт боевых кораблей, уходящих на спасительный запад, рвались раненые и беженцы ("Шеер" принял около 1000 человек). Флагман остался с чистыми палубами. Следуя во главе колонны, рано утром 7 марта он был атакован подводной лодкой К-52, давшей залп из всех кормовых торпедных аппаратов. Хотя на субмарине слышали 2 взрыва, и сама лодка, и торпеды были вовремя обнаружены, и атака успеха не имела.

"Лютцов" отделился от остальных единиц 2-й боевой группы и проследовал к Казербургер Фэре, где с помощью буксиров развернулся на узком фарватере, оказавшись носом к морю — пути отступления. Затем его прочно пришвартовали многочисленными стальными тросами к наспех сколоченному бревенчатому причалу. "Карманный линкор" приготовился к стрельбе, но настроение, царившее на борту, трудно было назвать бодрим. Он лишился своего главного козыря — возможности маневрировать на скорости на открытой воде. Кроме того, "радовало" соседство с крупным складом мин и взрывчатки. Опасность от атак с воздуха оставалась более чем реальной, несмотря на 4 тяжелые и 3 легкие зенитные батареи, окружавшие стоянку. Однако с точки зрения расположения эта "ловушка" приближалась к идеалу: тяжелый крейсер мог обстреливать большую часть фронтовых позиций.

Морякам повезло: авиация союзников ночью 9 марта "разрядилась" в мощный налете на близлежащий Свиномюнде, выложив на порт 1600 т бомб. "Лютцов"

же продолжал сидеть в своей "засаде" до 20-х чисел марта. К этому времени фронт передвинулся в очередной раз. Наши войска ворвались в известный курорт Цоппот (Сопот), достигнув побережья Данцигской бухты. 23 марта 1945 года, после того как совершенно расстрелявший свои орудия "Шеер" ушел в Киль, на поле боя опять вышел первенец ряда "карманников". В сопровождении эсминцев Z-31 и Z-34 он подошел к Цоппоту и открыл огонь по городу. В течение дня и ночи он постепенно смещался вдоль берега со скоростью наступающих советских танков. На следующий день фронт сместился уже к Готенхафену и окраинам Данцига. 25 марта советская артиллерия уже вовсю обстреливала центр города, причем огонь германских кораблей уже не мог подавить многочисленные батареи. Все же остатки 2-й боевой группы внесли заметный вклад в то, что Данциг выбросил белый флаг только 28 марта, продержавшись в совершенно бесперспективной обороне еще 3 суток.

Все это время "Лютцову" приходилось не только вести огонь по берегу, но и отбиваться от атак нашей авиации. Хотя они по-прежнему оставались спорадическими и нескоординированными, налеты держали в постоянном напряжении команду и затрудняли выполнение главной задачи. К тому же для отражения низколетящих самолетов часто применялись и 150-мм орудия. Показала свои зубы и советская артиллерия. Многочисленные батареи среднего калибра (в это время мы уже вполне могли позволить себе роскошь выделять некоторое число армейских тяжелых батарей исключительно для охраны побережья) заставляли то и дело ставить дымзавесы, отходить в сторону, вести контрбатареиную стрельбу. После того, как Готенхафен был оставлен немцами, в их распоряжении для экстренной эвакуации оставался только небольшой городок Оксхёфт. Там "Лютцов" получил наконец "гостинец". 4 апреля 1945 года береговая батарея третьим снарядом попала в кормовую надстройку, разрушив адмиральские помещения. В это время Тиле и его штаб находились на мостике, поэтому никто не пострадал, а повреждения оказались поверхностными. Этот день стал последним днем пребывания "Лютцова" в "данцигском аду". В ночь на 5 апреля в ходе операции "Вальпургиева ночь" последние защитники Данцигской бухты были вывезены на быстроходных десантных баржах, военных рыболовных ботах и других мелких судах. Своеобразный конвой



прикрывал "карманный линкор", 3 эсминца и несколько боевых кораблей меньшего размера, причем "Лютцов" до последнего вел огонь по пляжу, отсекая наши войска от эвакуирующихся. На нем снова подошел к концу боезапас, а износ стволов достиг столь значительного уровня, что, по оценке, начальная скорость упала на 12%, а рассеяние в залпе увеличилось вдвое. Неудивительно: "карманник" расстрелял не только все три своих боезапаса, но и часть запасных боекомплектов "Шарнхорста". Последний резерв флота находился на плавбазе "Франкен", стоявшем в районе Хелы. В густом тумане командир рискнул перегрузить 283-мм "чужки" прямо в море, ожидая при этом с минуты на минуту атаки советских торпедных катеров! Очень вовремя: 8 апреля "Франкен" пошел ко дну после попадания авиабомбы.

Вечером того же дня "Лютцов" направился в свою "засаду" у Свиномюнде, поскольку кризис на берегу наметился уже и там. Еще одна причина заключалась в том, что на корабле почти не оставалось топлива: его едва хватило бы на 300-мильный переход. Первый "карманный линкор" теперь оставался и единственным: днем ранее закончил свое существование "Шеер". Он же оставался единственной боеспособной тяжелой единицей усохшего до минимума Кригсмарине. На корабле продолжалась внешне рутинная и размеренная жизнь. Как

замечает один из членов экипажа, продолжался обильный обмен бумагами, и все 24 пишущие машинки не замолкали ни на минуту.

Корабль получил почти неделю передышки — последнюю. Казалось, неприятельская авиация забыла про него. Но это только казалось. 13 апреля отдаленное гудение моторов заставило объявить воздушную тревогу. Все обошлось мирно, но команда не знала, что над ними на высоте 7000 м висела знаменитая 617-я эскадрилья Королевских ВВС, известная как "Дамбастерз". Летчики этого элитного подразделения уже потопили "Тирпиц" и разрушили несколько важнейших точечных объектов своими 5400-кг бомбами. Покончить с последней "капитальной" боевой единицей противника в этот раз помешала густая облачность. Англичане удалились, не отбомбившись.

История повторилась 15 апреля, только самолеты на этот раз пролетели только 2/3 пути. Упорные британцы решили повторить налет на следующий день. Теперь погода оказалась на их стороне: хорошая видимость и легкий ветерок. 18 "Ланкастеров" неумолимо приближались к цели. Совершенно случайно время для атаки англичане выбрали удивительно удачно. На борту их цели находился командующий надводными силами Кригсмарине вице-адмирал В.Меендсен-Болькен, бывший командир "Шеера". Предполагалось, что он вручит "Немецкий

"Лютцов" на грунте, Свиномюнде. Снимок сделан вскоре после капитуляции Германии.

Крест в золоте" капитану цур зее Кнокке. В кают-компании уже разливали по бокалам вино для заздравного тоста, когда прозвучал сигнал воздушной тревоги.

Атакующие самолеты встретил очень плотный зенитный огонь береговых батарей и самого тяжелого крейсера. Один самолет элитной эскадрильи был сбит, еще несколько получили повреждения, но остальные сбросили свой груз, состоящий из гремучей смеси 5,4-тонных "толбоев" и 500-кг бронебойных бомб.

Несчастливому, но живучему "Лютцову" повезло дважды. Во-первых, с местом бомбардировки. Близость берега, находившегося совсем рядом с кораблем, привела к тому, что все "толбои", кроме одного, угодили в откосы берега и лес, осыпав корабль огромными комьями грунта и камнями. Силу взрыва же единственной супер-бомбы, легшей в воду, в значительной мере поглотило илистое и болотистое дно. Корпус и надстройки оказались забрызганными грязью "с головы до ног", но чудовищный удар, который на более твердом грунте просто опрокинул бы "карманник", "всего лишь", как ножницами, разрезал корпус, вскрыв длинный "шрам" площадью 30 кв. м. Внутрь хлынула смесь воды и грязи, корма погрузилась почти по верхнюю палубу, а передняя часть накренилась под углом в 50 градусов. Но команда успела покинуть корабль, который все же не опрокинулся, а сел на дно.

Второй случай везения кажется вообще маловероятным. Обе 500-кг бомбы, поразившие "Лютцов", не взорвались. Причем одна из них пробилла все палубы и остановилась непосредственно в погребе боеприпаса кормовой башни! В случае срабатывания взрывателя корабль несомненно разнесло бы на мелкие куски. Другая бомба попала в передний пост управления артогнем и снесла за борт всю конструкцию: башенку дальномера, антенну радиолокатора и топ мачты. Корабль полностью лишился энергии, верхняя палуба представляла собой хаос обломков шлюпок и мелких предметов, но потери в людях оказались на удивление незначительными: 12 убитыми и 18 ранеными.

Британское командование удовлетворило сделанными на следующий день фотографиями воздушного разведчика. "Лютцов" глубоко погрузился в воду и казался безжизненным. "Карманный линкор" стал последним в перечне "трофеев" эскадрильи "Дамбастеров". Однако на самом деле на корабль уже вернулся экипаж и развил бурную деятельность. Из Свиномюнде подошла плавучая

электростанция, обеспечившая энергию для насосов. Постепенно удалось спрямить чудовищный крен и откачать некоторое количество воды из отсеков, сохранивших герметичность, причем в результате обнаружилось, что одна из динамо-машин находится над поверхностью воды. Водолазы сумели подвести пластырь к главной длинной пробойне и, хотя по мнению инженеров крейсер уже никогда не смог бы всплыть, в конце концов удалось ввести в строй свой источник энергии. 17 апреля команда на время вновь покинула "Лютцов": в дело вступили команды по разоружению и извлечению невзорвавшихся бомб (к этой сверхопасной работе немцы по своему обыкновению привлекли заключенных концлагеря). Прибывший на место действия А.Тиле решил, что корабль (уже списанный к тому времени!) еще послужит в качестве батареи — теперь уже даже не плавучей.

К 22 апреля в строй вошла носовая башня (кормовую восстановить не представлялось возможным) и четыре 150-миллиметровки правого борта (обращенного к берегу). С теперь уже бывшего "карманного линкора" списали на берег всех ненужных людей. Таковых набралось немало: 787 человек. Помимо механической части, надобность отпала в зенитчиках: все уцелевшие установки сняли на берег плавучим краном с тем, чтобы усилить вооружение эсминцев Z-33 и Z-34. Командир "останков", капитан цур зее Кнокке горячо протестовал против разоружения своей "боевой единицы", но смог добиться только того, что рядом оставили паром с тяжелыми зенитками. Тем не менее, "Лютцов", или то, что от него осталось, снова был готов вести огонь. 28 апреля он провел стрельбу на максимальную дальность — 42 км, поддерживая защитников острова Узедом. Средний калибр в то же время стрелял в прямо противоположном направлении, в район Дивенова, где советские танки подошли гораздо ближе. По сообщениям немецкой стороны в сумерках остов подвергся атакам легких ночных бомбардировщиков, сбросивших осколочные бомбы, однако нашими данными это не подтверждается.

30 апреля отбыла очередная партия "лишних людей", после чего команда "Лютцова" сократилась до 206 человек. Но над ним продолжал развеиваться флаг и вымпел, и шла своеобразная "корабельная" служба под командованием бывшего старшего помощника фрегаттен-капитана Ланге, сменившего легко раненого Кна-

ке, отбывшего в госпиталь. На долю Ланге пришлось невеселые хлопоты. Он руководил работами по подготовке неподвижного корабля к взрыву. 3 мая вышел из строя насос, откачивающий воду из отсека рядом с еще работавшей электростанцией. Вода грозила полностью покончить с электропитанием, поэтому командование группировки в Свиномюнде отдало приказ срочно отстрелять оставшиеся снаряды. С дистанции 32 км вновь полетели 283-мм "чушки" — в последний раз. Всего после своего "потопления" "Лютцов" сумел выпустить 350 снарядов главного калибра, израсходовав боезапас "до доньшка". Несколько оставшихся фугасных снарядов (для которых уже не имелось зарядов) загнали в ствол головной частью к казне, что гарантировало полное разрушение установок при взрыве. 150-миллиметровки продолжали стрельбу, поскольку для них изначально имелось около 3 тыс. снарядов. Наконец вода, которую уже нечем было откачивать, затопила центральный артиллерийский пост. Средней артиллерией теоретически еще можно было бы управлять как обычной сухопутной батареей, например, по телефону от передовых наблюдателей, но у немцев уже не наблюдалось ни сил, ни средств даже для столь простого дела. Взрывники одновременно подорвали орудия главного и среднего калибра. Катерные тральщики сняли еще 105 человек; на борту оставалось всего около 80 членов экипажа, четверть из которых выступала в роли подрывников. Они выполняли свою работу очень тщательно: во всех внутренних помещениях разместились ящики со взрывчаткой, а для разрушения внешней обшивки на всем протяжении борта на стальных троцах закрепили мины. Однако в детально



Советские офицеры на палубе "Лютцова", 1945 г.

разработанный план уничтожения вмешался случай. На закате солнца 3 мая последний из еще работавших насосов раскалился настолько, что воспламенилось дизельное топливо, толстый слой которого лежал на поверхности воды во всех отсеках. Огонь стал быстро распространяться, поскольку тушить его было нечем и некому. Один за другим начали рваться заботливо расставленные ящики с толом. Остатки команды быстро сбежали по сходням на берег.

К полуночи все было кончено: от "Лютцова" остался только раскаленный корпус, внутрь которого провалилась палуба и надстройки. Корабль не дождал до капитуляции Германии менее недели. Полностью выгоревший корпус весной 1946 года был поднят советскими спасателями, однако из-за невозможности восстановления в следующем году корабль затопили в центральной части Балтийского моря.



"Адмирал Шеер"

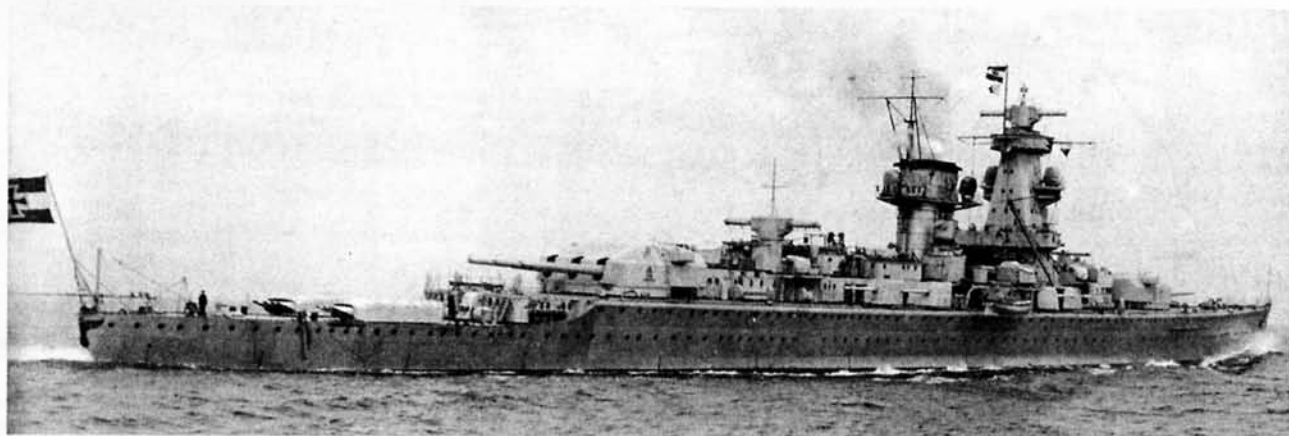
"Адмирал Шеер" все время как бы отставал от первого корабля серии на один шаг. Так, его спуск на воду состоялся 1 апреля 1933 года, всего через несколько часов после того, как "Дойчланд" приняла к службе комиссия флота. После проведения первичных заводских испытаний в начале октября следующего года, 12 ноября 1934 года "Шеер" вступил в строй — как раз к моменту первого ремонта "Дойчланда". Вся зима 1934 — 1935 годов прошла в испытаниях, в ходе которых корабль развил на мерной миле скорость 29 узлов, однако проводившие измерения инженеры отнесли столь высокий результат на ошибки приборов, полагая, что более тяжелый "Шеер" не может быть

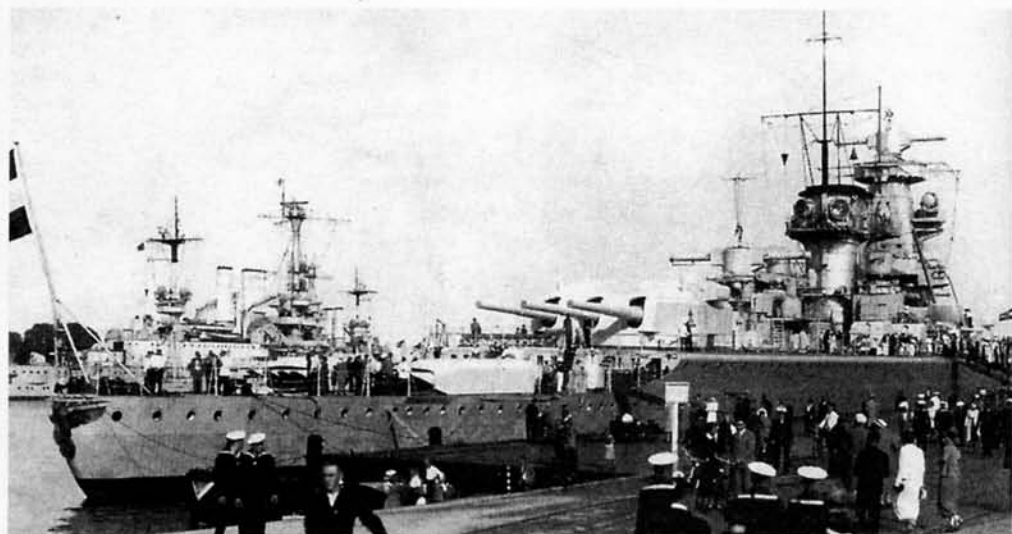
быстроходнее головного систершипа. В марте второй "броненосец" совершил свой первый поход в Кёнигсберг, пробивая путь через еще не растаявший лед. Программу обязательных испытаний завершили 18 апреля, после чего корабль стал своеобразной витриной военноморского флота. Так, в течение 4 дней Недели Флота в Киле его посетило 38 тыс. человек — своеобразный рекорд. Не меньшее внимание вызвал "Шеер" и во время второго визита в Кёнигсберг в июле (он стал самым большим кораблем, посетившим к данному моменту этот порт), а также в конце августа в Данциге, где на причалах собралась толпа в 100 тыс. чел, а еще 40 тыс. ожидали своей очереди поприветствовать корабль и его моряков. В октябре—ноябре прошли

"Адмирал Шеер"
вскоре после
вступления в строй,
конец 1934 г.

В н и з у:

"Адмирал Шеер",
1934 — 1935 гг.
На обоих снимках
хорошо виден флаг
Рейхсмарине,
который германские
корабли несли
до октября 1935 г.





“Адмирал Шеер” в Вильгельмсхафене, лето 1935 г. На заднем плане виден старый броненосец “Шлезвиг-Гольштейн”.

орудийные испытания по полной программе. Теперь “броненосец” был полностью готов к службе.

Начало 1936 года “Адмирал Шеер” провел в немецких водах, а 6 июня отправился в первый заграничный поход — в гости к будущему противнику, обойдя Британские острова. Затем последовал визит в Швецию и возвращение на родину. Далее началась уже настоящая служба. В конце июля 1936 года в составе германской эскадры, включавшей и “Дойчланд”, отправился в Испанию. После короткой стоянки в Малаге он оперировал в средиземноморских водах. 1 августа на обеих башнях главного калибра появились опознавательные знаки — черно-бело-красные полосы. Отбыв на родину в конце августа вместе с “Дойчландом”, “Шеер” вновь вернулся с ним же в Испанию в октябре, но уже с новым командиром. Им с 22 сентября стал будущий вице-адмирал, а тогда капитан цур зее Отто Цилякс.

В третьем походе в мае 1937 года на долю второго “карманного линкора” выпала малопочетная роль морского террориста. После воздушной атаки “Дойчланда” 29 мая он получил из Германии приказ бомбардировать Альмерию и уничтожить якобы находившийся там испанский республиканский линкор “Хайме I”. Хотя Цилякс знал, что устаревший линейный корабль в действительности базировался в Картахене (прикрытой весьма солидными береговыми батареями), он предпочел выполнить приказ, выпустив рано утром по беззащитному городу в течение 15 минут 91 снаряд главного калибра, 100 “промежуточных” 150-мм и 48 зенитных 88-мм снарядов.



“Адмирал Шеер”, 1935 г.

**“Адмирал Шеер”,
1935 г.**



**“Адмирал Шеер” в Кильском канале.
Снимок сделан с другого “карманного
линкора” — “Адмирала графа Шпее”.**





“Адмирал Шеер”
в испанских водах.
На левом снимке —
имущество
эвакуируемых
германских граждан
на палубе “Шеера”.
На двух снимках
справа — десантная
партия корабля
готовится к высадке
на берег.

Этот “подвиг” осудили все державы мира, и в результате Германия и Италия оказались в изоляции. Им пришлось вывести свои боевые суда из состава международных патрульных сил и окончательно покончить с политикой невмешательства. Тем не менее, “Адмирал Шеер” продолжал оставаться в испанских водах в течение всего июня, только 1 июля возвратившись в Вильгельмсхафен. А менее чем через месяц он опять прибыл в Испанию, совершив туда уже четвертый поход и надолго задержавшись в качестве флагманского корабля адмирала Карлса, которого затем сменил фон-Фишель. 11 октября корабль вернулся в Вильгельмсхафен для планового ремонта. Командование отметило слишком быструю и большую ротацию личного состава и по завершении работ отправило “Шеера” на Балтийское

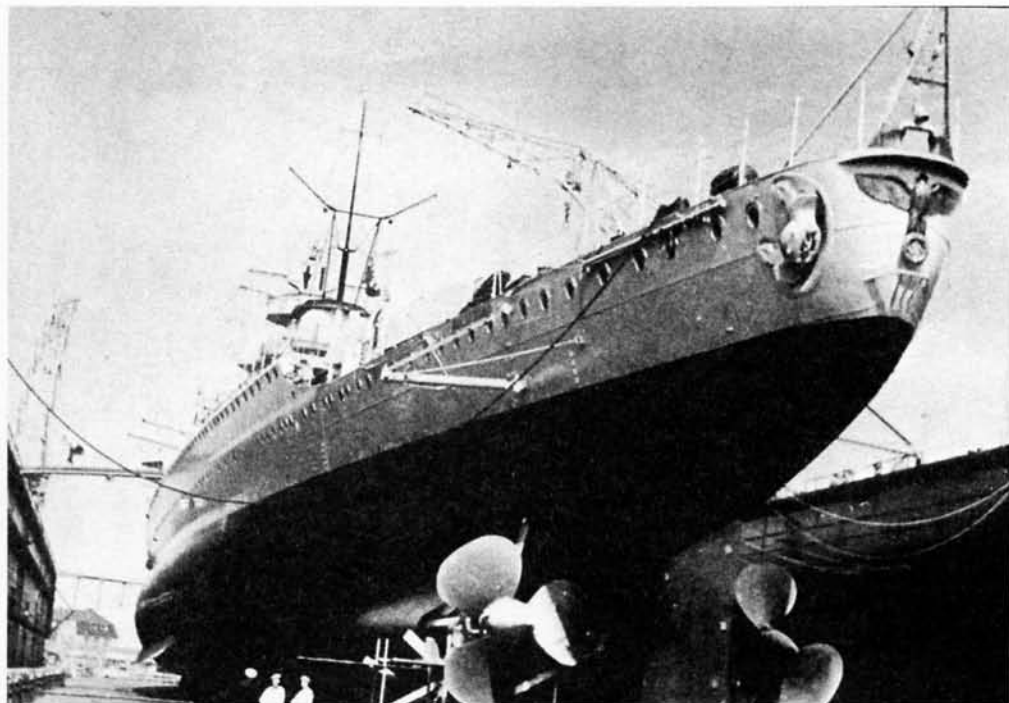


море для тренировочных походов и упражнений, которые затянулись до февраля 1938 года. Теперь уже полностью боеготовый “броненосец” отправился в свой 6-й поход в Испанию. Поход оказался от-

“Адмирал Шеер”
отправляется
к берегам Испании.



“Адмирал Шеер”
в 40 000-т
плавучем доке,
Вильгельмсхафен,
лето 1938 г.
Корабль вернулся из
очередного похода
в испанские воды.

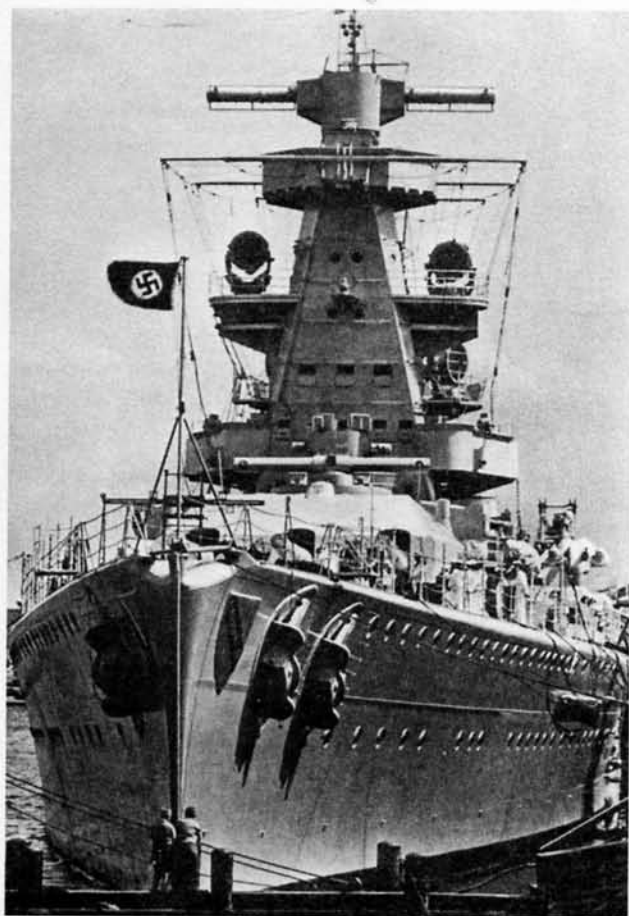


носителем коротким (чуть менее месяца), но по возвращении практически сразу же состоялся следующий, 7-й, уже последний. 29 июня “Шеер” наконец покинул испанские воды, совершив туда наибольшее число походов среди крупных германских кораблей.

“Адмирал Шеер”,
лето 1939 г.

По возвращении его ждали большие маневры флота, плавно перешедшие в индивидуальную программу упражнений и тренировки. О повышенном внимании командования Кригсмарине к боевой подготовке свидетельствует их продолжительность — с начал июля 1938 по





В в е р х у:
Адольф Гитлер
поднимается
на борт
"Адмирала Шеера",
март 1939 г.
На двух других
снимках —
"Адмирал Шеер"
в 1939 г.

февраль 1939 года. В марте под флагом своего первого командира, ставшего теперь командующим отрядом "броненосцев", контр-адмирала Маршала, "Шеер" возглавил почетный эскорт, сопровождавший Гитлера, с большой помпой прибывшего в Мемель (Клайпеду) для празднования "воссоединения" с Рейхом. В следующем месяце состоялся двухнедельный поход в Атлантику (к побережью Португалии). А затем — вновь учения и ремонты. Все лето 1939 года в его моторных отсеках проводились работы; в частности, была осуществлена полная переборка его дизелей.

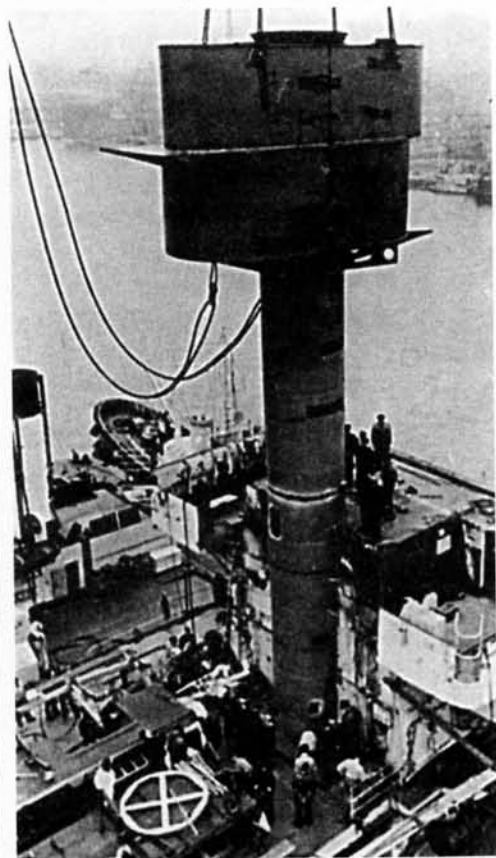
В результате в момент начала Второй мировой войны "Адмирал Шеер" являлся единственным "карманным линкором", находившимся в Германии и одним из трех больших боевых кораблей, готовых к действиям (двумя другими были быстроходные линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау"). Все они находились в распоряжении командования группы "Запад", базируясь на Вильгельмсхафен и составляя ядро сил, предназначенных для парирования возможных действий англичан. Экипаж "Шеера" находился в хорошей форме, поэтому неудивительно, что 2 сентября последовал приказ находиться в получасовой готовности дать 10-узловый ход, что для дизельного судна не составляло больших трудностей. А в 13.25 на следующий день руководство флота официально объявило о начале военных действий против Британии.

Вопреки сложившемуся представлению о "странной войне", англичане с самого начала предприняло довольно активные меры против германского флота, который в любых условиях — шаткого мира или вялой войны — оставался важным потенциальным противником, которого следовало уничтожить при первой же возможности. Поэтому британская авиация тут же совершила налет на то, что представлялось в этот момент главными силами ВМФ Германии — на корабли, сосредоточенные в Вильгельмсхафене.

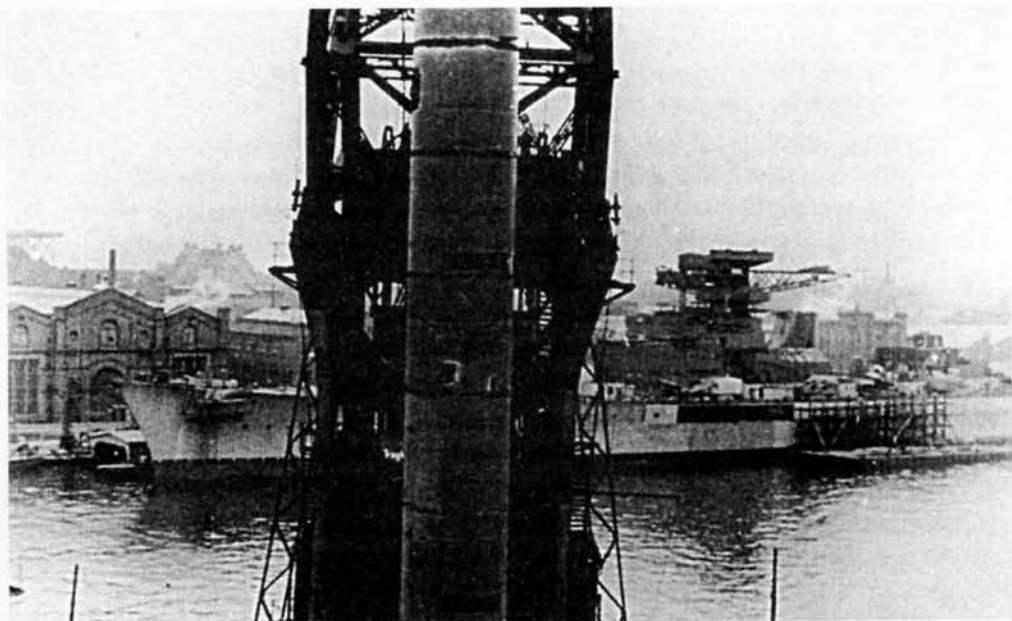
"Шарнхорст" и "Гнейзенау", находившиеся на якорной стоянке в Брюнсбюттеле, подверглись атаке 14 "веллингтонов" 9-й и 149-й эскадрилий Королевских ВВС, тогда как трем эскадрильям "бленхеймов" (107-й, 110-й и 139-й) было приказано бомбардировать корабли, стоявшие непосредственно в Вильгельмсхафене, наиболее крупным из которых и был "Адмирал Шеер".

Стоявшая в этот осенний вечер дождливая погода скрыла первую тройку самолетов 107-й эскадрильи, летевших на

малой высоте и принятых на "карманном линкоре" за свои "хейнкели". Англичане прошли необстрелянными над самой целью и без помех сбросили бомбы почти в идеальных условиях. Но полная неподготовленность к бомбометанию по малоразмерным целям с большой скорости и малой высоты не позволила им добиться ни одного попадания. Четвертый "Бленхейм" попал под сильный огонь и был сбит. Такая же участь постигла и следующий самолет. Еще 2 попытались выйти на цель на пределе дальности стрельбы автоматов, но пока они разбирались с курсом, 88-мм зенитки сбили ведущего, а ведомый предпочел скрыться в облаках. Атака последнего самолета эскадрильи оказалась крайне неприятной для "карманника". "Бленхейм" шел на малой высоте прямо с носа, в секторе, в котором большинство 37-мм автоматов не могли вести огонь. Но 20-миллиметровки взяли его под прицел; всего в 200 м от корабля снаряд попал в левый двигатель, и самолет загорелся. Однако из сброшенных с него бомб три весом по 227 кг поразили цель. На счастье немцев, из-за малой высоты их взрыватели не успели прийти в рабочее состояние и взрывов не последовало, од-



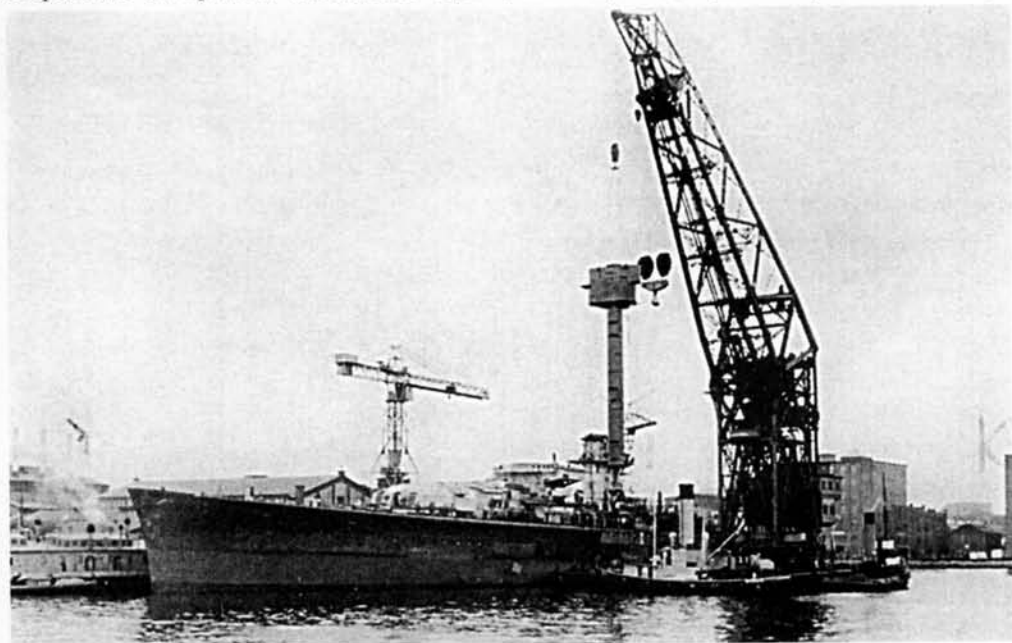
Снимки на стр. 112 и 113 сделаны во время ремонта "Адмирала Шеера" в 1940 г., во время установки новой надстройки. На верхнем снимке на стр. 113 на заднем плане виден находящийся в достройке линейный корабль "Тирпиц".



нако "Шеер" все же несколько пострадал. Другие эскадрильи целей не нашли и вернулись восвояси. Атака стоила англичанам 4 сбитых самолетов, но разошедшиеся артиллеристы сбили "на всякий случай" один из своих истребителей, а позже, когда атака давно завершилась, еще и транспортный "Юнкерс-52", который забыл подать опознавательный, хотя этот трехмоторный самолет просто невозможно было спутать с каким либо "англичанином".

Повреждения "Шеера" ограничились сгоревшим от прямого попадания "Ара-

до", поврежденными катапультой и одной из 88-мм установок. Его тут же поставили на временный ремонт, и спустя 20 дней он вышел в Киль, сменив своего командира (теперь им командовал капитан цур зее Кранке.) Пребывание на Балтике не затянулось: 18 декабря "карманный линкор" (а точнее, по новой классификации уже тяжелый крейсер) вернулся в Вильгельмсхафен, на который как раз вновь налетела британская авиация, на этот раз без всякого результата. После еще одного непродолжительного похода в Балтийское море "Адмирал Шеер" надолго задер-





**Командир
"Адмирала Шеера"
капитан цур зее
Теодор Кранке.**

жался в Вильгельмсхафене, где его поставили на окончательный ремонт поврежденных и модернизацию. Несмотря на прошлогодний ремонт, дизели довольно часто отказывали, что в военное время являлось совершенно неприемлемым. К 1 февраля 1940 года с корабля сняли всю артиллерию, включая стволы орудий главного калибра, а команда почти в полном составе проследовала на плавучую казарму "Гравенштайн", оставив на разоруженном корабле лишь вахтенных и расчеты зенитных орудий.

Заметно изменилось вооружение: вместо 88-мм зенитных орудий на корабле появились 105-мм пушки SKC/33, исчезли 20-мм автоматы с платформ по бортам от трубы, а вместо них появились два четырехствольных "фирлинга" армейского образца (без стабилизации), один из которых разместился на крыше носовой башни, а второй — сразу за кормовой, за изломом полубака.

Модернизация "Шеера" формально завершилась весной 1940 года и не позволила ему участвовать в рейдерских действиях начала мировой войны и "Учениях на Везере". В конце апреля на корабль вновь установили артиллерию, но реально он вошел в состав флота еще 3 месяца спустя, после заводских испытаний, проведенных 20 июля на реке Яде. До этого, с февраля по июль, продолжались работы по укреплению фундаментов дизелей и переоборудованию моторных отделений. Инженеры полагали, что предпринятые меры смогут хотя бы отчасти устранить сильную вибрацию на больших ходах. В ходе работ сильно изменился и внешний облик корабля. Наиболее существенным стало исчезновение башенноподобной надстройки, большая высота и характерный вид которой позволяли обнаруживать два последних корабля серии на большой дистанции и довольно легко опознавать их. (Многие специалисты считали "башню" одной из причин раннего обнаружения и идентификации "Шпее" в бою с английскими крейсерами). Ее место заняла трубчатая мачта по типу "Дойчланда", однако с иным расположением мостиков и платформ, более многочисленных по сравнению с головным кораблем. С судна сняли часть не оправдавших себя в эксплуатации устройств — посадочный тент для приема гидросамолетов, который был сдан на берег, и успокоители качки, помещения которых приспособили в качестве дополнительных топливных цистерн и кладовок. Только в июле "карманный линкор" мог вновь считаться боеспособным.

В своем докладе новый командир, капитан цур зее Теодор Кранке, отмечал, что экипаж, проведенный на берегу несколько месяцев и вернувшийся на борт лишь в начале июля 1940 года, в значительной мере лишился должного уровня подготовки. Поэтому "карманный линкор" был направлен на Балтику для окончательных послеремонтных испытаний и боевой учебы. В программу входил, в частности, пробег на мерной миле у Пиллау, на котором "Шеер" показал скорость около 26 узлов. Учения, опыты и мелкие доводочные работы заняли еще 2,5 месяца. Формально числившийся в списках активных боевых единиц, бывший "броненосец", ставший за время модернизации тяжелым крейсером, фактически не мог начать действовать в течение более чем полугода. Только 23 октября полностью подготовленный к дальнему плаванию, он прибыл в исходную точку атлантического похода — столицу захваченной немцами Дании Копенгаген.

Именно этот поход стал вершиной деятельности "Шеера". Его выход в рейдерство планировался не менее тщательно, чем походы "Дойчланда" и "Шпее" в начале войны. Для обеспечения его действий выделялись 2 танкера (судна снабжения): "Нордмарк" и "Дитмаршен". Второй из них являлся резервным; его предполагалось задействовать только в случае потопления или "отсечения" "Нордмарка" от крейсера. Кроме того, для обеспечения похода в северных водах задействовались два метеорологических судна, "Хоманн" и "Фризе", вышедшие в море еще 19 октября. Хотя немцы приняли все меры предосторожности, скрывая выход из Готенхафена крейсера и судна снабжения, увеличение интенсивности радиопереговоров в Северном море свидетельствовало о том, что английская разведка может сорвать операцию. Переход датскими проливами совершался в прикрытии истребительной авиации и прорывателя минных заграждений №8. Плохие условия видимости благоприятствовали рейдеру, и в 11.00 27 октября он покинул рейд Брюнсбюттеля, без каких-либо помех со стороны британской авиации прибыв в Ставангер на следующий день.

Задержавшись в этом норвежском порту всего на несколько часов, "Шеер" двинулся далее на север. Англичане, озбоченные в это время возможностью вторжения на территорию метрополии, просто не имели достаточно авиации для перекрытия зоны севернее Тронхейма, и

рейдер продолжал поход без помех, постепенно склоняясь на северо-запад. 30 октября он повернул почти под прямым углом на юго-запад, взяв курс между островом Ян-Майен и Исландией. Северная Атлантика зимой являлась трудным испытанием для команды, но зато почти гарантировала скрытность. Крейсер понес первые потери: 2 члена экипажа смыло ледяными волнами при попытке закрепить боезапас зенитных автоматов. Однако главная задача была решена успешно. "Адмирал Шеер" миновал Датский пролив незамеченным. Ни флот, ни авиация Британии в этот период не несли постоянной патрульной службы в этой критической точке, оставляя широкие "ворота" для германских надводных кораблей.

Первой целью "Шеера" являлись трансатлантические конвои между Канадой и Англией ("НХ"), следовавшие практически по прямой между Галифаксом и портами метрополии. 1 ноября Кранке приказал взять курс строго на юг и развить полную скорость, надеясь через сутки-двое предполагаемого маршрута конвоев, почти точно посередине их пути. Погода, хотя и улучшившаяся, все еще препятствовала применению бортового гидросамолета, поэтому приходилось рассчитывать лишь на зоркость сигнальщиков. И действительно, 3 ноября вперёдсмотрящие заметили на горизонте торговое судно. Командир приказал уклониться, надеясь сорвать более крупный куш, чем следующий самостоятельный транспорт. На следующий день история повторилась. Теперь Кранке знал, что находится на оживленной морской "дороге".

Утро 5 ноября оказалось чисто "немецким". Прекрасная для широты Кили видимость, умеренный ветер и волнение благоприятствовали вылету бортового "Арадо". Обер-лейтенант Питш взлетел в 9.40 и вернулся спустя 3 часа с важной вестью. Он заметил в 90 милях от "Шеера" конвой в составе 8 судов, движущийся восточным курсом. Кораблей прикрытия не было! Перед Кранке встал серьезный вопрос — попытаться ли атаковать противника ближе к вечеру, или же двигаться параллельно ему всю ночь с тем, чтобы иметь больше времени для "работы" с раннего утра. На всякий случай он решил сблизиться с конвоем, заняв удобную позицию. Все решил случай. Около половины третьего дня, примерно за час до ожидаемого выхода на видимость конвоя, наблюдатели доложили об одиночном судне. Командир "Шеера" уже не мог уклониться от встречи



Первая жертва "Адмирала Шеера", английский банановоз "Мопан" (вверху) и пленные с него (внизу).

ввиду близости конвоя, и решил атаковать. Британский банановоз "Мопан" (5389 брт) послушно остановился и был потоплен 105-мм снарядами после того, как его команда перешла на шлюпки. Потопление "Мопана" заняло критические 40 минут. Судно только что скрылось под водой, как с юга был замечен целый лес мачт. Жертва приближалась к охотнику, который оказался не вполне готовым. Кранке хотел бы занять позицию между конвоем и заходящим солнцем, затрудняя свое обнаружение до последнего момента. Кроме того, такая "подсветка" продлевала продолжительность "охоты" в вечернее время. Но теперь приходилось атаковать при не самых благоприятных условиях как освещения, так и ветра (англичане могли ставить дымзавесы, которые скрывали бы суда конвоя). Более того, рейдеру предстояло сломить сопротивление прикрытия.

Обер-лейтенант Питш, донося об отсутствии боевых кораблей, не погрешил против истины. Следовавший из Галифакса конвой НХ-84 в составе 37 транспортов прикрывал вспомогательный крейсер "Джервис Бэй". Отличить бивший грузопассажирский пароход вместимостью 14 164 брт от остальных судов с воздуха было практически невозможно.

Коммодор конвоя адмирал Молтби сразу же после обнаружения крупного боевого корабля отдал конвою приказ о рассредоточении, а командир "Джервис Бэй" кэптен Э.Фигэн вывел свой корабль навстречу "Шееру", запрашивая на всякий случай опознавательный сигнал. Это было не более чем проформой, поскольку характерный "германский" силуэт даже на остром курсе с носа выдавал, с кем пришлось иметь дело небронированному



**Капитан
"Джервис Бэй"
Э. Фигэн.**

и слабо вооруженному лишь орудиями вспомогательному крейсеру. В 16.40 Кранке приказал несколько изменить курс, чтобы иметь возможность стрелять обоими башнями главного калибра, и "Адмирал Шеер" открыл огонь. Первый же залп лег не далее, чем в 200 м от цели. "Джервис Бэй" ответил, однако его залпы ложились недолетами. Шансов у него не было никаких; Фигэн прекрасно это понимал, но его главной задачей являлось задержка рейдера — на час, на полчаса, на 20 минут, чтобы дать как можно больше шансов разбегавшимся во всех направлениях судам. Германский командир понимал это, и отдал распоряжение вести огонь 150-мм калибром по находящимся в зоне видимости целям. Ими оказались танкер "Сан-Деметрио" (8073

брт) и транспорт "Андалусиан" (3082 брт). Оба получили попадания, но смогли благополучно скрыться.

Между тем задача главного калибра состояла в том, чтобы как можно скорее покончить с храбрым защитником конвоя, по возможности не дав ему сообщить о нападении. Это не удалось: первые 4 залпа не попали в цель, хотя и дали накрытия. Зато первый же попавший снаряд поразил район мостика и разрушил радиорубку, а также тяжело ранил его отважного командира, которому оторвало одну ногу и раздробило другую. После перевязки Фигэн сумел доползти до кормового орудия и управлял его стрельбой до попадания, уничтожившего пушку, ее расчет и самого командира. 283-мм залпы один за другим поражали несчастный "Джервис Бэй", пытавшийся держаться между своими судами и рейдером и поставивший дымзавесу. Несколько снарядов поразили машинные и котельные отделения. "Джервис Бэй" начал тонуть, продержавшись всего 20 минут.

Однако, погибнув, британский вспомогательный крейсер выполнил не только свой долг, но и свою задачу. За оставшееся до наступления полной темноты время "Шеер" смог обнаружить и потопить один за другим только 5 судов из 37, израсходовав на это треть снарядов главного калибра и половину 150-мм боезапаса. Его жертвами стали "Биверфорд" (10 042 брт), "Мэйдан" (7908 брт), "Киебэйн Хэд" (5225 брт), "Тревеллард" (5201 брт) и "Фресно Сити" (4955 брт), обнаруженные большей частью с помощью прожекторов и радиолокатора. Надо сказать, что действия артиллеристов выглядят несколько хаотичными: не видя точно результатов стрельбы, они часто переносили огонь с одной цели на другую, считая предыдущую потопленной или хотя бы тяжело поврежденной, между тем как судно ухитрилось уйти нетронутым. Поэтому немцы претендовали на потопление 8 судов, не считая "Джервис Бэй".

Уже прекратив преследование ввиду большого расхода боезапаса и плохой видимости, крейсер буквально наткнулся на еще одно судно, которое было обстреляно, но смогло уйти. Наступившая темнота скрыла остальные транспорты, 3 из которых получили повреждения, в их числе — крупный транспорт "Рангитики" (16 689 брт), двойник потопленного "Шарнхорстом" и "Гнейзенау" "Равалпинди", и танкер "Сан-Деметрио", даже временно оставленный экипажем.

Итог атаки НХ-84 продемонстрировал преимущества и недостатки "карманных



**Вспомогательный
крейсер "Джервис
Бэй". Два снимка
с п р а в а сделаны
во время боя с
"Адмиралом
Шеером".
В н и з у:
"Джервис Бэй" в
мирное время**

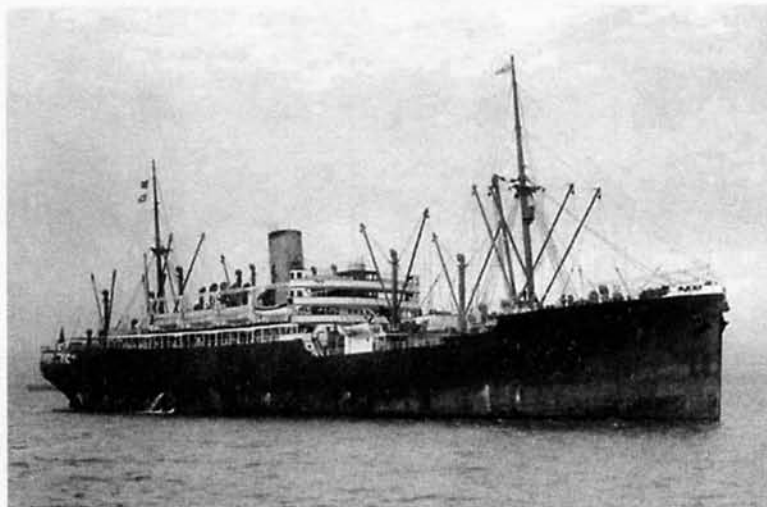
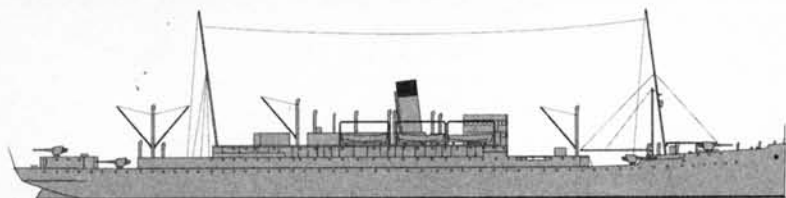
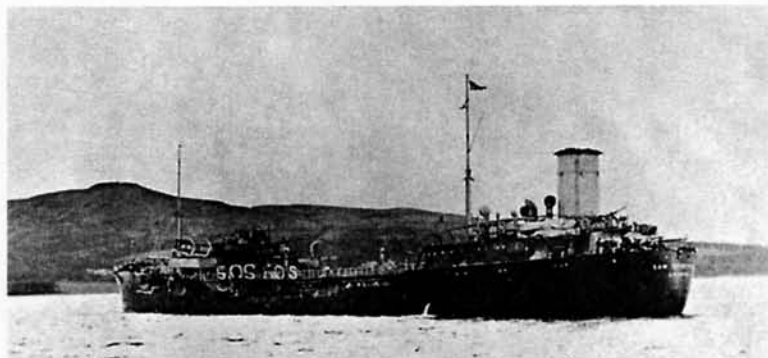


Схема вспомогательного крейсера "Джервис Бэй", 1940 г.



линкоров" в варианте одиночного рейдера, атакующего конвой. Не имея никаких проблем в бою со вспомогательным крейсером, "Шеер" потратил на его потопление не больше времени, чем куда более мощные "Шарнхорст" и "Гнейзенау" — на уничтожение "Равалпинди", так что более мощная "кувалда" не давала никаких дополнительных выгод при "разбивании яйца". Вместе с тем бывший лайнер снизил потери почти до минимума из-за относительно позднего времени атаки. Следует отметить, что при таком раскладе 25-узловая скорость "Шеера" вряд ли сказалась: лишние 5—6 узлов помогли бы в потоплении разве что еще одного судна. 150-мм калибр вновь, как и на "Графе Шпее", показал свою малую полезность на больших дистанциях. Его огонь не позволил даже задержать обстрелянные два транспорта. В общем, будь на месте "карманника" быстроходный линкор или тяжелый крейсер, результаты атаки конвоя в сложившихся обстоятельствах привели бы примерно к таким же результатам. Более существенными чем технические, оказались моральные и оперативные факторы. Груз ответственности давил на Кранке в точности так же, как годом ранее — на Лангсдорфа. Страх остаться с недостаточным для "большого боя" боезапасом снарядов и вместе с тем боязнь быть перехваченным английскими боевыми кораблями заставили его отказаться от ночного преследования и использовать темное время суток для того, чтобы максимально удалиться от места действия. "Адмирал Шеер" продолжал следовать общим курсом на юг, рассчитывая встретиться через неделю с "Нордмарком" и пополнить запасы, прежде всего — снарядов и топлива. Ввиду явности своего обнаружения, он отправил радиogramму в Берлин с сообщением об успехе.

Полученное Адмиралтейством несколькими часами раньше сообщение с "Джервис Бэя" привело в движение значительные силы британского флота, однако их расположение не давало никакой возможности для перехвата рейдера на верно избранном его командиром курсе. Линкоры "Нельсон" и "Родней" перекрыли Датский пролив, а наиболее страшные для "карманных линкоров" противники — линейные крейсера "Худ" и "Рипалс" — подходы к Бискайскому заливу. Но оба "хода" предусматривали лишь возвращение противника либо в Германию, либо в южную Францию. Однако "Шеер" и не думал прекращать поход,



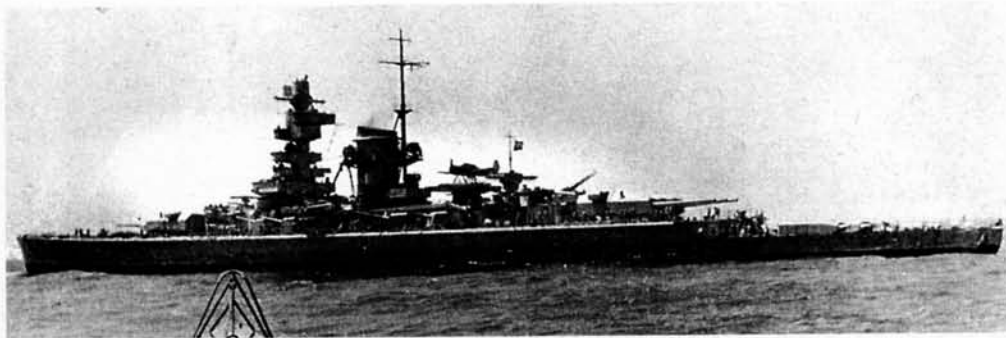
В в е р х у:
танкер
"Сан-Диметрио".
С л е в а:
транспорт
"Тревеллард".
В н и з у:
транспорт
"Мэйдан".



удаляясь на юг от пути трансатлантических конвоев, хотя только угроза его нахождения на "большой морской дороге" заставила прервать их движение на 2 недели (до 17 ноября). Затем переходы конвоев возобновились, однако теперь они сопровождались боевыми кораблями.

Между тем рейдер к 11 ноября вышел в район, назначенный для randevу с "Нордмарком". Похоже, что центральная Атлантика ненадолго превратилась в "немецкое море": на следующий день "Шеер" встретил германский танкер "Еврофельд", застигнутый войной далеко от Германии и успешно спасавшийся от кораблей союзников. Кранке оставил его капитану сообщения для "Нордмарка" и вспомогательного крейсера "Тор", предлагая последнему разделить "сферы влияния". 5 суток "Адмирал Шеер" крейсировал в небольшом квадрате, пока наконец 16 ноября не был замечен долгожданный

**"Адмирал Шеер" в
Северной Атлантике,
14 ноября 1940 г.
Снимок сделан
с подводной
лодки U-66.**



"Нордмарк". После пополнения запасов снарядов, топлива и продовольствия рейдер вновь оказался полностью готовым к действиям.

Его командир предполагал проследовать на запад, в район между Антильскими и Азорскими островами, где имелась надежда собрать обильную жатву из числа многочисленных танкеров, везущих сырую нефть на перерабатывающие заводы Арубы и Кюрасао, или готовые бензин и мазут — в США и Англию. Затем Кранке хотел сменить курс на противоположный и оперировать на торговых путях, ведущих вдоль западного побережья Африки. Однако 20 ноября последовал приказ командования, гласящий, что "Шеер" должен перейти в район южнее 42 гр. северной широты и восточнее 20 гр. западной долготы, который в момент его отплытия являлся зоной действий итальянских подводных лодок, базировавшихся на Бордо. После некоторых раздумий Кранке решил проявить инициативу и проигнорировать распоряжение, считая свой план более перспективным.

Однако до "танкерного рая" рейдер не дошел, а на пути к нему пришлось ограничиться единственным успехом. 24 ноября вскоре после полудня был замечен одиночный транспорт, который проигнорировал наведенные на него орудия и радировал об атаке, продолжая сообщать обстановку даже после предупредительного выстрела. По иронии судьбы "Шеер" встретил не танкер, а транспорт с "генеральным грузом". Британский "Порт Хобарт" (7448 брт) после расформирования конвоя, в котором он следовал, направлялся на Кюрасао для бункеровки, после чего собирался идти со своим грузом, в состав которого входило 5 легких учебных самолетов, проследовать в новозеландский порт Окленд. Удерживать транспорт в качестве приза было неразумно, и он был отправлен на дно несколькими 105-мм снарядами.

Теперь Кранке мог не сомневаться, что его корабль обнаружен, поэтому сле-

довало резко изменить район крейсерства. В соответствии с первоначальными планами он взял прямо противоположный курс — строго на восток, собираясь к островам Зеленого Мыса. Район Антиль остался позади, и, хотя прямой материальный ущерб от потопления одного транспорта казался небольшим, значительно более важным оказалась "волна" потенциальной угрозы, охватившая всю зону океана. Противнику же оставалось только гадать, что предпримет немецкий крейсер. Методика смены направления действий сразу после достоверного обнаружения, с успехом примененная годом ранее Лангсдорфом, оказалась удачной и на этот раз. Никем не замеченный, рейдер 29 ноября вышел на позицию, находящуюся на пересечении морских путей, и приступил к поиску.

Около полудня 1 декабря 1940 года на горизонте появился дым очередной цели. Для сохранения "инкогнито" командир "Адмирала Шеера" решил преследовать одиночное судно на расстоянии до наступления темноты, когда внезапность нападения сводила к минимуму возможность использования транспортом радиостанции. Расчет оправдался, хотя только частично. Атакованный около 9 вечера британский "Трайбсмэн" (6242 брт), следовавший из Ливерпуля в Калькутту, действительно не успел дать сообщение, но в ответ на предупредительный выстрел открыл огонь из кормового орудия. Снаряды рейдера заставили команду покинуть судно, однако шлюпка с капитаном и главным механиком скрылась в наступающей темноте. Ее вскоре подобрали, и англичане вновь узнали в зоне действия немецкого крейсера. Не будучи уверенным в сохранении скрытности, Кранке опять повернул на запад, выходя в центральную Атлантику, перемещаясь в излюбленную зону, где в середине ноября состоялась встреча с "Нордмарком". Рейдер пополнил запасы и, главное, боезапас. При перегрузке тяжелых 283-мм снарядов один из них выскользнул из

креплений и упал обратно в трюм судна снабжения. Поскольку снаряд не имел взрывателя, все неприятности ограничились выщербленной головной частью.

"Германская зона" в Атлантике по-прежнему оставалась безопасной, но, вместе с тем — пустынной. Не обнаружив за неделю ни одной цели, командир "Шеера" решил последовать распоряжениям командования Кригсмарине, настоятельно рекомендовавшим приступить к совместным действиям с вспомогательным крейсером "Тор" в южной Атлантике, на линии Кейптаун-Фритаун. (В свое время "Адмирал граф Шпее" потопил там 5 судов.)

Перед продолжением похода требовалось привести в порядок корабль. В перечень необходимых мероприятий входил профилактический ремонт дизелей и пополнение запасов с "Нордмарка". С 10 ноября на каждый вал работал только один дизель; другой в это время перебирала судовые механики. В течение 4 суток "Шеер" мог развить не более 22 узлов, находясь в наиболее опасном положении с начала крейсерства. Однако центральная Атлантика оставалась "безлюдной" до 14 декабря, когда на горизонте показался долгожданное судно снабжения. Рейдер передал на борт "Нордмарка" 150 пленных и принял полный запас топлива и провизии. Отдав распоряжение командиру танкера, корветтен-капитану Грау, на встречу через две недели уже в южной Атлантике, Кранке в свою очередь двинулся на юг, через экватор, который пересек 16 декабря. Отличная погода и практически неограниченная видимость создавали благоприятные условия для поиска, однако океан оставался пустынным. Настолько пустынным, что командир даже разрешил традиционный маскарад с "посвящением Нептуном". На следующий день так же имелся повод для празднования: дизели "карманного линкора" сделали 75 млн. оборотов.

Команде все это было только приятно, но вот главная цель рейдерства — уничтожение судов противника — так и оставалась где-то в стороне. Их просто не удавалось обнаружить. Не помогло даже активное использование корабельного "Арадо". Только 18 декабря на линии, соединяющей ближайшие точки Южной Америки и Африки, был замечен дым следующей жертвы. Капитан цур зее решил на этот раз атаковать днем, считая, что даже если судно успеет послать радиogramму об обнаружении, то это только еще более спугнет карты Адмиралтейству,

поскольку "Шеер" все равно покинет данный район, а предугадать дальнейшие "ходы" будет практически невозможно.

Остановившийся после предупредительного выстрела крупный транспорт "Дюкеза" (8652 брт) отчаянно посылал сигналы "QQQQ" и "RRRR" вперемежку со своими координатами. Призовая партия обнаружила, что на этот раз в ее руки попал ценный груз: судно следовало из Южной Америки с 3,5 тысячами тонн мороженого мяса и 13 миллионами яиц. Свежая провизия оказалась на руку немецким морякам, вынужденным довольствоваться консервами. Вначале Кранке хотел отослать транспорт во Францию, но его котлы работали на угле, запасы которого пополнить не представлялось возможным. Все же командир "Шеера" не желал топить приз до тех пор, пока бифштексами и яичницей не насладятся команды всех трех германских кораблей, находившихся в районе — его собственного, "Нордмарка" и "Тора". Крейсер и его добыча двинулись вместе далее на юг.

Радиостанция во Фритауне приняла последние сигналы "Дюкезы", и британцы предприняли возможные меры. В распоряжении британцев находилось немного кораблей: тяжелый крейсер "Дорсетшир" и легкий "Нептьюн" во Фритауне и странное соединение-экспромт в составе старого авианосца "Гермес", столь же старого легкого крейсера "Дрегон" и вооруженного лайнера "Претория Касл", базирующееся на острове Св.Елены. Если у первого из отрядов был шанс повторить удачу Хэрвуда (или же быть разбитыми в бою), то второй, имевший примерно равную с "Шеером" скорость, мог рассчитывать только на удачную атаку авиагруппы "Гермеса". Однако поиск на обширных просторах Атлантики оказался безуспешным, и трудно однозначно сказать — к чьей выгоде. Следовавшее во Фритаун соединение "К" в составе авианосца "Формидэбл" и тяжелого крейсера "Норфолк" так же приняло



Английский транспорт "Дюкеза", один из самых ценных призов "Адмирала Шеера".

участие в охоте, и тоже — без всякого результата.

"Адмирал Шеер" продолжал свой безмятежный поход на юг. Единственным происшествием стал инцидент с собственным гидросамолетом 20 декабря. Вылетевший в свой девятый с начала крейсерства полет "Арадо" вынужден был совершить посадку в океане из-за неполадок с двигателем. Он послал радиogramму на крейсер, вызвавшую совершенно неожиданную реакцию. Дело в том, что командование авиагруппы Fl.Gg. I/196, к которой принадлежал корабельный самолет, снабдило его перед выходом в море устаревшими кодировочными таблицами, и после расшифровки Кранке с удивлением прочел предупреждение о появлении "крупного японского боевого соединения"! Экипажу самолета оставалось рассчитывать, что рейдер успеет найти его по радиомаяку раньше, чем англичане запеленгуют источник радиоволн. Удача сопутствовала немцам: после заката сигнальщики заметили сигнальные огни "Арадо", и самолет с его уже отчаявшимся экипажем был принят на борт. Мелкая неприятность с лихвой компенсировалась большим праздником: в торжественной обстановке командир "карманного линкора" повесил на грудь почти сотни своих подчиненных "Железные кресты", как награду за первые два месяца успешного похода.

Кранке скептически относился к идее совместного рейдерства своего корабля и вспомогательного крейсера "Тор". Действительно, в паре каждый из них терял свои преимущества ("Шеер" — скорость, а "Тор" — скрытность), мало что приобретая взамен. Однако приказы командования следовало хотя бы формально выполнять, а встреча со вспомогательным крейсером позволила хотя бы обменяться опытом и скоординировать дальнейшие операции. После "дозаправки" 21 декабря мясом и яйцами с "Дюкезы" и топливом — с "Нордмарка" "Адмирал Шеер" двинулся в условленную точку встречи "Фридрих", куда вскоре должны были подойти "Тор" и сопровождавший его дублер "Нордмарка" — "Еврофельд". Рандеву состоялось на Рождество; капитан цур зее Калер и Кранке совещались в каюте командира "Шпее", а матросы с "Тора" отдыхали на палубе "карманного линкора", получая новые впечатления. Интересно, что ответный визит не состоялся: морякам боевого корабля не только запретили подняться на борт замаскированного корсара, но даже фотографировать его, предотвращая малейшую воз-

можность расшифровки системы оборудования и вооружения вспомогательных крейсеров.

Сомнения командира "Шеера" в целесообразности совместных действий, хотя и вполне понятные с точки зрения тактики использования индивидуального рейдера, обуславливались недостаточным знанием обстановки. Командование флота пыталось синхронизовать операции своих кораблей, находившихся на расстоянии десятков тысяч миль от Германии. В Атлантике находился еще один вспомогательный крейсер, "Пингвин" ("Schiff-33"), и от его успеха или неуспеха зависела дальнейшая передислокация "карманного линкора" и "Тора". Пока же им предписывалось находиться в Южной Атлантике в течение всего января. Поэтому 27 — 28 декабря "Шеер" вновь дозаправился с "Нордмарка" и принял с "Дюкезы" 200 тыс. яиц и 8 тонн говядины. (Этот транспорт стал настоящим "золотым дном" для немецких моряков. По исчерпанию запаса угля его взяли на буксир, сжигая в топках остатки обшивки палубы и кают, чтобы продлить работу холодильников, хранивших еще сотни тонн ценной провизии. Яйца "плавучего гастронома" обросли массой легенд, начиная от моряка, который якобы ухитрился съесть сразу 46 штук, и кончая той огромной яичницей, которую получил на праздничном обеде в честь возвращения корабля на родину командующий флотом адмирал Рёдер.)

В канун нового года были подведены первые итоги крейсерства. "Адмирал Шеер" прошел около 20 тыс. миль и сжег более 25 тыс. т топлива. В активе — 7 потопленных судов и заметные нарушения в английских морских перевозках на всем Атлантическом океане. Но и для самого корабля плавание не прошло даром: дизели выработали свой ресурс и нуждались в профилактическом ремонте: посреди океана, при качке, с возможностью (пусть и не слишком вероятной) внезапного появления кораблей неприятеля.

На рейдере начались работы по переборке моторов, плавно перешедшие в новый, 1941 год. 2 января он встретился с норвежским танкером "Сторстад", захваченным ранее "Пингвином". Переименованное в "Пассат", судно с призовой партией на борту благополучно прорвало блокаду и прибыло во Францию в начале февраля. 6 января "Шеер" вновь пополнил танки топливом с "Нордмарка" а кладовые — запасами с "Дюкезы". Краткие "рождественские каникулы" закончились, пора было приступать к "работе".

Кранке решил-таки действовать в заданной зоне у побережья Западной Африки, но в одиночку. Служба радиоразведки перехватила и расшифровала радиogramму с британского транспорта "Пешавар", из которой вроде бы прослеживался маршрут судов, огибающих мыс Доброй Надежды и следующих во Фритаун. Однако последующая неделя прошла в тщетных ожиданиях. Даже корабельный гидросамолет не обнаружил ни одной цели. Только 18 января на горизонте показался танкер. Вновь Кранке применил тактику слежения за ним до темноты. Захваченный вечером того же дня норвежский "Сандефиорд" (8038 брт) перевозил около 11 000 т сырой нефти из района Персидского залива в Англию. Столь ценный груз хотелось сохранить, и танкер с призовой партией во главе с лейтенантом Гетшем присоединился к "Нордмарку" и "Дюкезе".

Через два дня последовала очередная удача, на этот раз — двойная. Вновь "Шеер" "сопровождал" на большой дистанции обнаруженное утром судно (голландский "Барнвельд", 5597 брт), когда спустя пару часов наблюдатели заметили второй дым. План действий пришлось быстро переиграть. Единственной надеждой оставались меры маскировки: рейдер передавал английские позывные, приближаясь к цели строго носом, причем среднее орудие в передней башне было опущено, а оба крайних — подняты, что создавало впечатление двухорудийной установки британского крейсера. Этого оказалось достаточно; "Барнвельд" подпустил корсара на близкую дистанцию и был захвачен, не успев передать радиogramму об атаке. Тот же метод применили и против второго судна, "англичанина" "Стэнпарк" (5103 брт), следовавшего вокруг Африки из Порт-Судана во Фритаун с грузом хлопка.

Теперь предстояло разобраться с судьбой обоих призов. "Стэнпарк" было решено отправить на дно, тогда как "Барнвельд" представлял собой более ценную добычу. На нем находилось 5 легких бомбардировщиков для южноафриканских ВВС, 86 грузовиков и свыше 1000 т боеприпасов и военного снаряжения. Не меньший интерес представляли и его пассажиры. Британская империя лишилась 4 офицеров флота и 48 морских пехотинцев, захваченных в плен. Помимо врагов, на борту "Барнвельда" находился потенциальный союзник. Им являлся соратник Махатмы Ганди Радж Базаи, который охотно поделился с командиром "Шпее" своими впечатлениями о недав-

нем пребывании в Англии, составив даже письменный доклад.

Потопление "Стэнпарка" привело к некоторому конфузу. Решение использовать торпеды оказалось не то чтобы роковым, но неудачным. Первая прошла мимо, вторая задела "хвостом" за катер с "Барнвельда", находившийся у борта, и затонула. Только третья торпеда расправилась с несчастным судном. А на следующий день, после некоторых раздумий Кранке решил потопить и голландский транспорт вместе с его военным грузом. Освободившись от призов, "Шеер" 24 января снова встретился с "комбинатом снабжения" в составе "Нордмарка" и "Дюкезы". Помимо традиционного набора из топлива, яиц и мяса, на борт принесли 3 торпеды, вместо израсходованных, и запчасти для гидросамолета. Две с половиной сотни пленников перешли на "Санфьорд", который затем отправился во Францию. Как и "Строрстад", он благополучно прибыл в Бордо. На какой-то момент в пустынной зоне южной Атлантики сосредоточилась целая немецкая эскадра: "Шеер", "Тор", их 2 судна снабжения и 2 приза, в течение двух дней следовавшие вместе малым ходом.

Руководство флота разрешило наконец самостоятельному командиру "карманного линкора", все равно то и дело "корректировавшему" планы командования, действовать по своему усмотрению. Вместо предполагавшегося похода в воды Антарктики Кранке выбрал Индийский океан, двинувшись практически по тому же пути, что и "Адмирал граф Шпее" в 1939 году. 3 февраля "Шеер" обогнул мыс Доброй Надежды и взял курс на Мадагаскар. Состояние дел выглядело обескураживающим: ни одного судна в течение недели — и это в потенциально "тучном поле"! Командир рейдера с радостью принял предложение командования встретиться с вспомогательным крейсером "Атлантис", который действовал в Индийском океане уже свыше полугода и, несомненно, имел более достоверные сведения о судоходстве в нем. В ожидании встречи пришлось проболтаться около южной оконечности Мадагаскара почти неделю. Только 14 февраля подошел "Атлантис" со своим судном снабжения и двумя призами. Сильное волнение и ветер преобладали взаимным "экскурсиям", однако командиры, капитаны цур зее Кранке и Рогге, провели весьма полезную беседу. Командир "Шеера" последовал совету "местного" коллеги и после расставания с "Атлантисом" 17 февраля направился к

северному входу в Мозамбикский пролив.

Совет Рогге оказался дельным. 20 февраля "Арадо" заметил поблизости от рейдера танкер. Используя знакомый прием радио- и визуальной маскировки под английский крейсер, "Адмирал Шеер" приблизился к своей цели и высадил на танкер "Бритиш Эдвокейт" (6994 брт) призовую партию. Груз судна, состоявший из почти 10 тыс. т нефти и бензина, представлял большую ценность для лишнего запасов жидкого топлива Третьего Рейха, и топить его было бы неразумно. Процесс осмотра прервал сигнал с гидросамолета, доносившего о приближении еще одного транспорта. Пришлось быстро покинуть "британского адвоката", которому Кранке приказал следовать к "Атлантису". "Карманный линкор" остановил небольшого "грека" "Грегориос" (2546 брт), следовавшего их Нью-Йорка в Пирей уже поздно вечером. Хотя судно несло нейтральный флаг, оно имело английский пропуск, и призовая команда тщательно выискивала "крамолу". По немецким данным, в ящиках с "грузом Красного Креста" под тонким слоем хлопка лежали патроны. (Союзники вообще умалчивают о грузе "Грегориоса".) Греческое судно отправилось на дно.

Район оказался исключительно урожайным. Во второй половине 21 февраля с самолета поступило очередное донесение, и к половине седьмого вечера крупный транспорт оказался на видимости "Шеера", который вновь применил знакомый трюк, сигнала на английском разнообразных приказаний. Судно, на борту которого был нарисован американский флаг, останавливаться не желало. С борта рейдера в конце концов последовал сигнал: "Немедленно остановитесь, не вынуждайте меня стрелять. Вы ведете себя подозрительно". Ответ был в типично британском духе: "Вы тоже. Вы действуете, как немцы". Из обмена сигналами Кранке уже знал, что позывные его "визави" соответствуют английскому судну, и приказал открыть огонь. Тут же он по-

лучил подтверждение своим подозрениям, прочитав перехваченную радиogramму, гласившую, что "Кэнэдиен Круйзер" атакован "линейным крейсером". Транспорт продолжал идти полным ходом, и только огонь из 37-мм автоматов по мостику заставил его застопорить машины. Американский флаг все еще развевался на мачте, когда немецкая абордажная партия поднялась на борт "Кэнэдиен Круйзера" по шторм-трапу.

Оказанное сопротивление как-то не соответствовало весьма специфическому грузу 7178-тонного судна, который представлял собой ильменит — сырье для производства титана. Звездно-полосатый флаг "Круйзера" имел отношение если не к нему самому, то хотя бы к его грузу, предназначенному для Соединенных Штатов. Капитан и офицеры транспорта настойчиво убеждали высадившихся немцев, что они — американцы, а на борту нет никакого оружия. В ответ на вопрос о находившемся на мостике пулемете с полным запасом патронов, капитан рассказал интересную сказку о том, что это — его личная собственность, подарок друзей из США, и предназначен для охоты на акул. Уловки не помогли канадцам, и судно отправилось на дно вместе со своим грузом.

Удачным стал и следующий день, 22 февраля. В роли цели выступил на этот раз небольшой голландский пароход "Рантаупаджанг" (2452 брт), везший уголь из Дурбана в Сингапур. Ввиду того, что "голландец" попытался скрыться в дождевом шквале, на него обрушился другой шквал — стали и взрывчатки. Кранке приказал открыть огонь обоими калибрами — 283-мм и 150-мм. После нескольких попаданий, стоивших команде 2 человека убитыми и нескольких ранеными, выполнивший свой долг транспорт (он успел даже послать сигнал об атаке) сдался. Уголь представлял ценность разве что для сохранения "Дюкезы", которая к тому времени была уже вне зоны досягаемости, и судно пошло на дно.

Сигналы о помощи двух последних жертв достигли своей цели, однако возможности англичан для реакции оказались, как практически всегда, ограниченными. Вице-адмирал Литэм, командующий восточноиндийской станцией, мог реально выделить для преследования только легкий крейсер "Глазго", находившийся всего в 140 милях от сообщенной "Рантаупаджангом" позиции. Конечно, шанс для непосредственного перехвата был ничтожным, не говоря уже о том, что британский корабль с его двенад-



Пароход
"Кэнэдиен Круйзер"

цатью 152-мм орудиями смог бы только следить за "карманником" на почтительном расстоянии. Однако корабельный "Уолрус", взлетевший рано утром 22 февраля, мог обнаружить неуловимого противника. Около полудня "Шеер" был найден почти прямо к северу от Мадагаскара. На рейдере пробили воздушную тревогу, однако, заметив, что противостоит ему только корабельный разведчик, огонь решили не открывать. К несчастью для англичан (и к несомненной удаче для германского крейсера) через полчаса контакт был потерян. Сообщение "Уолруса" в известной мере даже сослужило "Шееру" неплохую службу, поскольку он в это время следовал восточным курсом, направляясь как бы в центральную часть Индийского океана. На самом деле уже к вечеру он изменил курс на юго-восточный, следуя в точку рандеву с "Бритиш Эдвокейт". Ночью он удачно разминулся с "Глазго", с которого удалось даже принять радиограмму с докладом о потере контакта.

Англичане пытались стянуть к рейдеру все имевшиеся в районе силы, включавшие помимо "Глазго", тяжелые крейсера "Австралия", "Канберра" и "Шропшир", легкие "Эмеральд" и "Кейптаун" и авианосец "Гермес", но указанные корабли находились слишком далеко от места действия. Утром 23 февраля произошел странный инцидент: служба радиоразведки "Шеера" ("B-Dienst") перехватила отчетливый сигнал "RRR", свидетельствующий об атаке двумя боевыми кораблями-рейдерами. Пеленг указывал на точку прямо по курсу, а четкость приема говорила о том, что все происходит очень близко. Немцы сделали единственно возможный вывод — какой-то "купец" с испуга принял британские корабли за "карманный линкор". После войны германские историки полагали, что "Адмирал Шеер" благодаря этому перехвату смог избежать встречи с "Австралией" и "Канберрой", однако английская прокладка свидетельствует о том, что эти крейсера находились гораздо дальше. Так или иначе, это загадочное событие не позволило встретиться с "Бритиш Эдвокейт", поскольку курс к точке встречи лежал прямо через подозрительную точку. В результате приз последовал во Францию самостоятельно, куда и прибыл без происшествий 29 марта.

Богатые удачами и неприятностями 20-е числа февраля стали особо памятными для командира "Шпее". 21-го на борту рейдера была принята радиограмма, в которой сообщалось о его награждении

Рыцарским крестом. Экипаж решил не ждать возвращения в Германию: в механической мастерской корабля спешно изготовили импровизированный орден, который был торжественно вручен Кранке во время утреннего построения команды.

Между тем "карманный линкор" на полном ходу возвращался в Атлантику, следуя по своим же "следам" месячной давности. 2 марта он обогнул южную оконечность Африки, а 8-го уже вышел в квадрат, где его ждали суда снабжения. Синхронность действия немецких кораблей, обменивавшихся лишь короткими условными радиосигналами, удивляет: с промежутком в 45 минут с "Шеера" обнаружили транспорт "Эрmland" и танкер "Нордмарк". На борт "Эрmland" были переведены команды потопленных судов, а с него приняты запасы продовольствия. После дозаправки топливом с "Нордмарка" оставалась единственная проблема: 150-мм снаряды. Их запас на крейсере сильно подисчерпался, а на "Эрmlandе" боезапас этого калибра отсутствовал. Все три "германца" проследовали в следующую условную точку встречи "Карин", где прождали около суток подхода еще одного судна снабжения — "Альстеруфер", который служил плавучим арсеналом для рейдеров. (На нем имелись снаряды, запасные дизель-моторы и динамо, и даже несколько разобранных "арадо".) В течение нескольких часов продолжалось оживленное движение катеров между немецкими кораблями. Однако Кранке ждал неприятный сюрприз: 150-мм снаряды, хранившиеся на "Альстеруфере", подходили только к старым орудиям вспомогательных крейсеров. Ему пришлось скрепя сердце отдать приказ о перегрузке части боезапаса с "Нордмарка". Хотя путь "Шеера" лежал теперь на родину, на его борт приняли дополнительные призовые команды, поскольку выделенные для этого с начала похода люди полностью "рассеялись" по призам.

Командир "Шеера" предполагал быстро перейти в Северную Атлантику, не нападая на неприятельские суда. Он считал (как впоследствии выяснилось, вполне справедливо), что англичане до сих пор ищут его в Индийском океане, и полагал, что неудобства для судоходства превышают тот эффект, который мог быть достигнут от уничтожения одного-двух судов. Полностью заправленный рейдер 15 марта пересек экватор и направился в очередную точку рандеву. Вновь с поразительной точностью в самом центре Атлантики встретились 3 со-



"Адмирал Шеер" во время рейдерства. Снимок сделан с одного из захваченных призов.

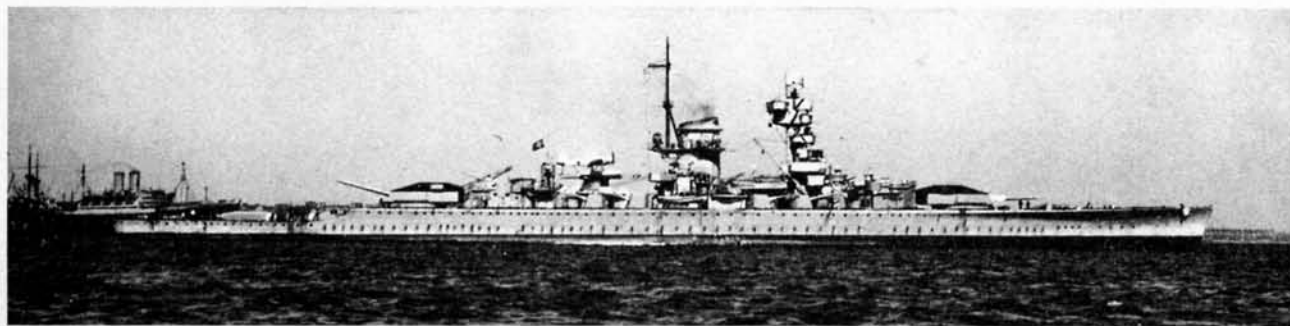
вершенно различных по классу корабля: "карманный линкор", вспомогательный крейсер "Корморан" и подводная лодка U-124. Командир последней, капитан-лейтенант Шульц, имел с собой важный груз. Дело в том, что Кранке еще перед походом просил установить на своем корабле наиболее современный радиолокатор, однако одна из важнейших частей, кварцевый кристалл, вышла из строя в походе, а запасных частей тогда просто не было. И вот субмарина доставила столь необходимый кристалл, который смонтировали непосредственно на борту "Шеера". (Хорошая иллюстрация отличной организации: в начале войны немцы чувствовали в Атлантике, как у себя дома.) Три командира, Кранке, Шульц и Детмерс, устроили совещание в адмиральской каюте крейсера, обменявшись опытом действий и сведениями о дислокации противника, полученными по радио из Германии.

"Корморан" и подводная лодка направились в рейдерство, а "карманный линкор" взял курс на север. Ему предстоял, пожалуй, наиболее неприятный участок пути — через Датский пролив в Северное море. За время его крейсерства Адмиралтейство упорядочило наблюдение за северными проходами; кроме того, британские силы могли быть "введены" недавним возвращением "Адмирала Хиппера". Даже после того, как опасность со стороны англичан миновала бы, оставались проблемы с собственной авиацией. Кранке настоятельно требовал предпринять все меры предосторожности, запросив, не изменилась ли система опознания с воздуха по выкрашенным в

красный цвет крышам башен. Получив утвердительный ответ, он отдал приказ обновить окраску. 26 марта "Адмирал Шеер" вышел в точку ожидания у берегов Гренландии, где ему пришлось прождать несколько дней в ожидании надлежащей погоды. Дождавшись наконец плохой видимости, рейдер взял курс на северо-восток. Во второй половине дня 27 марта обновленный радиолокатор дал контакт. Обнаруженная цель была сочтена тяжелым крейсером, и командир приказал увеличить ход и изменить курс. Вновь, как в случае с "Графом Шпее", при форсаже дизелей над "карманным линкором" поднялся густой столб дыма. На этот раз все обошлось; английские источники предполагают, что обнаруженным кораблем мог быть один из двух патрульных крейсеров Флота метрополии — "Фиджи" или "Нигерия". Спустя некоторое время, когда локатор отказал в самый неподходящий момент из-за конденсации влаги в совершенно неприемлемых погодных условиях, сигнальщики объявили о еще одном контакте с крейсером, на этот раз опознанным как тяжелый. По воспоминаниям Кранке дистанция с ним составляла всего около 4 миль. Командир "карманного линкора" даже колебался: не нанести ли упреждающий удар? Благоразумие восторжествовало над потенциальной возможностью одержать блестящую победу. Уменьшив ход до 8 уз. "Шеер" отстал и затем отвернул на 90 градусов. (Любопытно, что англичане отрицают нахождение какого-либо из своих крейсеров, тем более типа "Каунти" в это время в данном месте.)

Между тем тревога на его борту росла: видимость неожиданно стала хорошей и продолжала улучшаться, достигнув вскоре 7 — 8 миль при ясном небе — идеальные условия для полярной ночи! Утром 28 марта впереди по курсу был замечен силуэт, опознанный как линкор типа "Нельсон". Ситуация казалась почти безнадёжной, поскольку в тесном проливе, частично покрытом ледяными полями, сильно обросшему за время крейсерства "Шееру" просто не удалось бы уйти даже от 22-узлового противника. Всем на борту пришлось пережить несколько неприятных минут, пока не удалось разобраться, что обнаруженный "утюг" в действительности представляет собой айсберг, отдаленно напоминающий угловатый британский линейный корабль.

Фактически же условия для форсирования Датского пролива являлись почти идеальными для "Шеера". В распоряжении командующего Флотом метрополии



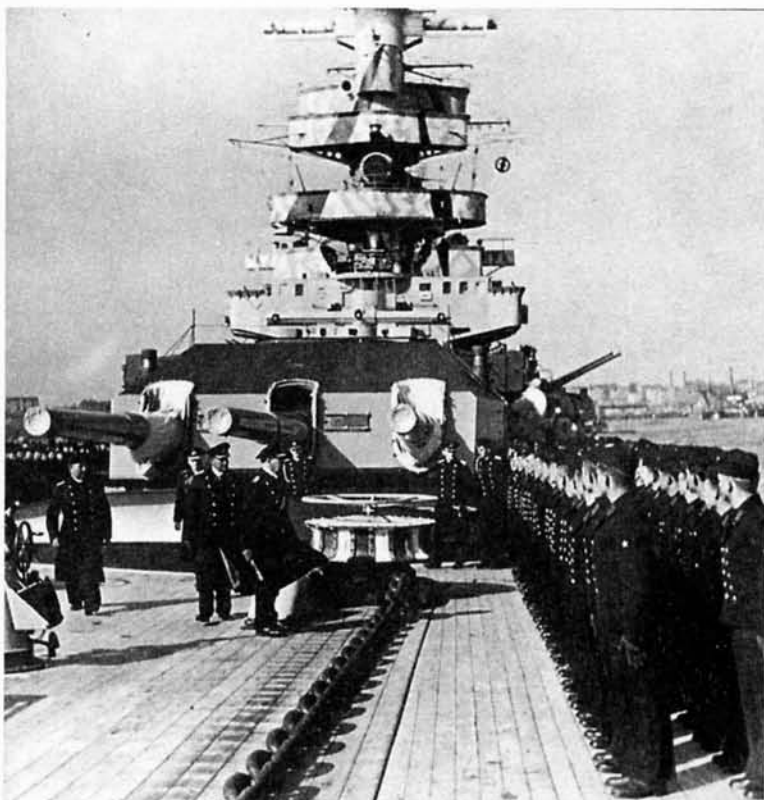
адмирала Тови имелось всего два указанных выше крейсера. Остальные корабли пытались засечь прорвавшиеся в Атлантику линкоры "Шарнхорст" и "Гнейзенау". Никакой опасности не представляла и британская авиация в Исландии, состоявшая, как и в начале рейдерства, только из одной эскадрильи устаревших легких бомбардировщиков "Бэтл", непригодных ни для разведки, ни для атаки в плохих погодных условиях. Их вялые действия в момент прохода "карманного линкора" ограничивались одним самолетом-вылетом в двое суток! Англичане вовсе не подозревали о такой возможности, тем более, что из Южной Атлантики 25 марта поступило сообщение об атаке торгового судна рейдером, опознанным как "Адмирал Шеер". На деле это был вспомогательный крейсер "Корморан", спутать который с боевым кораблем, казалось, было просто невозможно. Так или иначе, обстоятельства благоприятствовали немцам. В нужный момент — на утро 29 марта, когда корабль вошел в полосу патрулирования английской авиации между Шотландией и Норвегией, погода вновь испортилась. В тот же день рейдер бросил якорь в Гримстад-фиорде. 30 марта, в день рождения капитана цур зее Кранке, "Шеер" прибыл в Берген. Через 2 дня он вернулся в отечественные воды, завершив 161-дневный поход, по словам немецкого историка, "самый успешный в истории германских боевых кораблей".

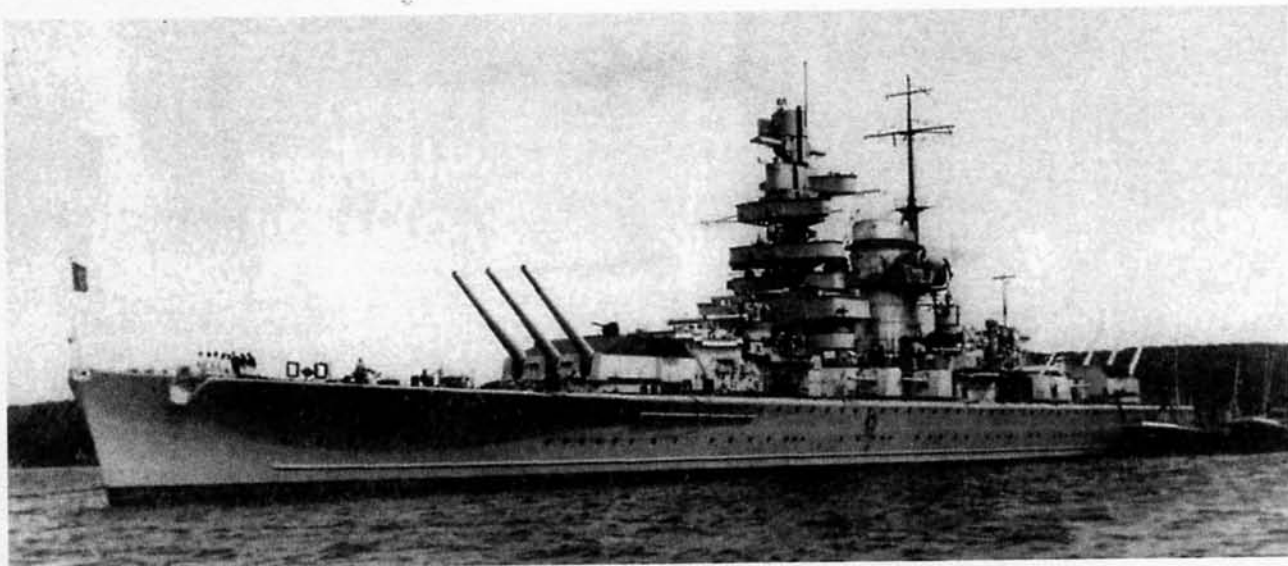
Поход получил высокую оценку и со стороны руководителей Третьего Рейха. Командующий флотом адмирал Редер в сопровождении адмиралов Шмундта и Гузе лично вручил 80 "Железных крестов" 1-го класса наиболее отличившимся морякам. Остальные получили такие же кресты 2-го класса. Кранке через несколько дней (9 апреля) был произведен в чин контр-адмирала, хотя временно оставался в командовании "Шеером", которому теперь требовался продолжительный ремонт.

Действительно, рейдерство "Адмирала Шеера" в Атлантике и Индийском океане является наибольшим успехом для "карманных линкоров". Каждый из них совершил по одному океанскому выходу. Если непродолжительное и почти безрезультатное крейсерство "Дойчланда" можно считать "ничьей", а печально закончившийся рейд "Графа Шпее" поражением, то поход "Шеера" вполне заслуживает победной оценки. Интересно, однако, сравнить результаты действий против судоходства боевых кораблей и вспомогательных крейсеров. "Адмирал Шеер" более чем за 5 месяцев прошел 46 тыс. миль, захватив и потопив 16 судов общим тоннажем 99 тыс. рег.т (по немецким данным — 17 судов тоннажем

**"Адмирал Шеер"
вернулся.
1 апреля 1941 г.**

**Построение
на палубе
"Адмирала Шеера",
Киль, лето 1941 г.**





**"Адмирал Шеер",
1941 г.**

113 233 брт плюс "Джервис Бэй"). Из боевых судов превысили его достижение только "Шарнхорст" и "Гнейзенау", потопившие в совместном крейсерстве 22 судна (115,6 тыс. рег.т.), но на двоих. Действия вспомогательных крейсеров выглядят более успешными. Наиболее эффективно в "золотой век" рейдерства (1939 — 1941 годы) проявил себя "Атлантис", в одиночку потопивший столько же транспортов, что и 2 больших линкора ("Шарнхорст" и "Гнейзенау"), превысив их по общему тоннажу жертв (145,7 тыс. рег.т). Следует, правда, вспомнить, что при этом "Атлантис" прошел более 110 000 миль и затратил на рейдерство без малого 2 года — 655 дней, что почти в 4 раза больше, чем продолжительность похода "Адмирала Шеера". Из числа остальных 6 вспомогательных крейсеров, действовавших в первый период мировой войны, показатели "Шеера" превысил только "Пингвин" (136,6 тыс. рег.т, 28 судов). Средние же показатели вспомогательных крейсеров (14 судов 84,7 тыс. рег.т) уступают результатам "карманного линкора". Помимо прямого материального ущерба следует учитывать также косвенный, связанный с общими нарушениями судоходства и с теми усилиями, которые вынужден был тратить противник, парируя действия немцев. Здесь большая эффективность крупных боевых кораблей несомненна. Сведения о появлении "карманных линкоров" приводили к параличу не только индивидуальных переходов транспортов, но и к сбоям в системе конвоев. Если для защиты от вспомогательного крейсера достаточным являлось сопровождение конвоя старым

крейсером или вооруженным лайнером (хотя английские вспомогательные крейсера, как правило, уступали в бою немецким, но зато могли обеспечить возможность для рассредоточения охраняемых судов), то против "карманного линкора" требовалось выставить как минимум пару современных крейсеров или старый линкор. То же относится к поисковым группам; при нахождении в море боевого рейдера англичанам приходилось куда как тщательнее подходить к составу "охотников", чтобы они при случае не могли попасть под разгром, подобный коронельскому.

Следует отметить, что рейдерство боевых кораблей, в особенности "Шпее", "Шеера" и "Дойчланда", оказалось наиболее гуманным способом уничтожения торговли. Сам вид грозных крейсеров вызывал мысль о нелепости сопротивления, и в подавляющем большинстве случаев дело обходилось без стрельбы по людям. На 28 потопленных "карманниками" торговых судах число жертв оказалось минимальным, в отличие от гекатомб "неограниченной подводной войны", унесшей жизни десятков тысяч гражданских моряков. В 1939 — 1940 годах германский боевой флот действовал почти в строгом соответствии с международным призовым правом, насколько это вообще оказывалось возможным в середине XX века.

Безусловно, нелепый конец "Адмирала графа Шпее" в самом начале мировой войны подпортил то впечатление, которое оказывали "карманные линкоры" на противника и нейтральные страны. По сути своей проигранный бой тем не ме-

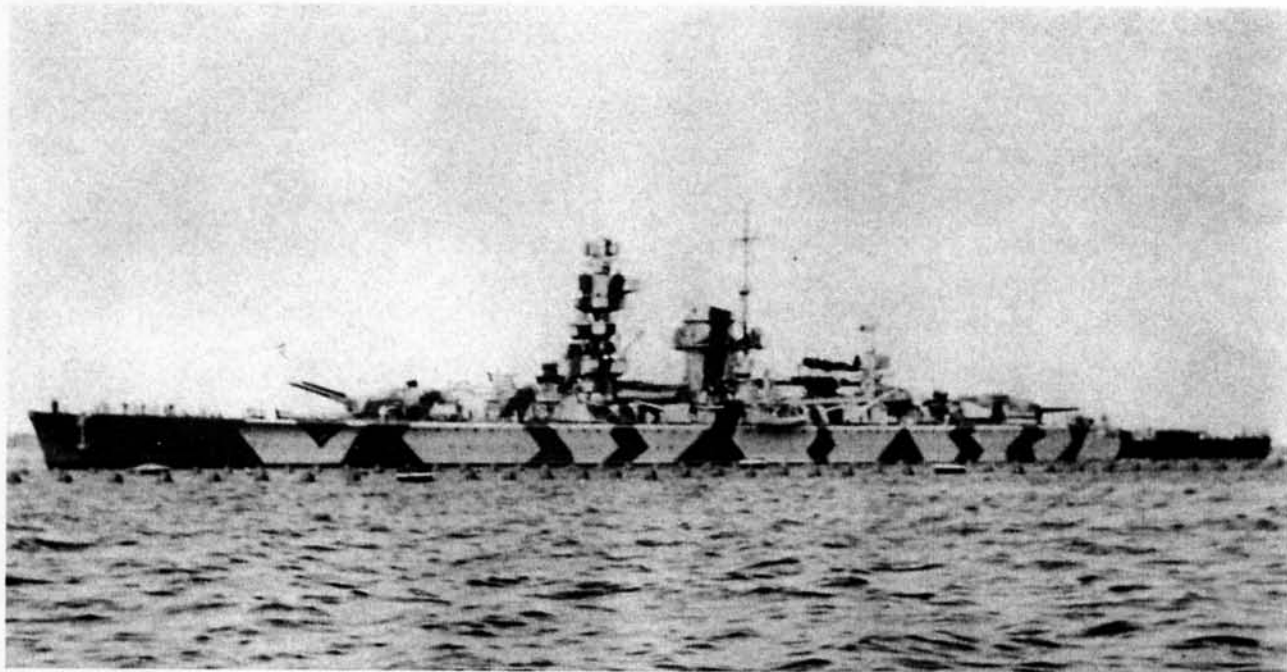
нее стал для англичан триумфом и поднял моральный дух экипажей поисковых групп. Напротив, немцы могли теперь ожидать в любой стычке с британскими боевыми кораблями повторения лаплатской истории. Единственная ошибка, сделанная Лангсдорфом, нанесла решающий удар по всему классу. Удачный поход "Адмирала Шеера" стал лебединой песней броненосцев-рейдеров. Больше ни один из них так и не вышел на большую океанскую дорогу.

Успешный поход, однако, привел к выработке ресурса дизелей. С 15 апреля по 1 июля 1941 года "карманный линкор" находился на заводе "Дойче Верке" в Киле, где его готовили к следующему рейду, назначенному на конец июля. Однако гибель "Бисмарка" и неудача с выходом "Лютцова" заставила отказаться от больших планов. 12 июня командование принял капитан цур зее Вильгельм Мендсен-Болькен, который в начале сентября повел корабль в Норвегию. Очень ненадолго: его тут же вернули на Балтику, где "карманный линкор" вместе с "Тирпицем" составили основу так называемого "Балтийского флота", предназначенного для действий против возможного прорыва советских кораблей на Запад в самом начале намечавшейся агрессии. 23 сентября этот "флот" даже вышел в море. Однако нелепость предположения о самой возможности ухода советских кораблей вскоре окончательно прояснилась, и "Адмирал Шеер" вновь

отправился в Гамбург для продолжения ремонтных работ. В конце октября — снова Балтика, но уже как "внутреннее озеро" для учений (фронт отодвинулся далеко на Восток, и германским кораблям ничто не угрожало).

Новый, 1942 год "Шеер" встретил на мирной стоянке в Киле. Гитлер и руководство флота собирались изменить центр тяжести морских операций, перенеся его в Норвегию для действий против северных конвоев. Тем более что в Германию из французского Бреста провались линкоры "Шарнхорст", "Гнейзенау" и тяжелый крейсер "Принц Ойген". Однако линейные корабли нуждались в ремонте (и так никогда и не попали на место действий!), поэтому компанию "Шееру" составил только "Ойген". В сопровождении 5 эсминцев и 2 миноносцев они вышли в море 20 февраля, а 22-го уже стояли на якоре вблизи Бергена. На следующем переходе в Нарвик "Принц" получил торпедное попадание с британской подлодки "Трайидент", а "карманнык" благополучно достиг Ло-фьорда вблизи Тронхейма. В связи с постоянным изменением планов и обстановки командование не могло найти ему занятия, и в течение 3 месяцев "Шеер" оставался в полном безделье. Только 25 мая он присоединился к своему собрату "Лютцову" в заливе Бюген. Однако командование Кригсмарине все более скептически смотрело на использование малоскоростных, с его точки зрения, "карманных

**"Адмирал Шеер",
1941 — 1942 гг.**



линкоров". (После ремонта и "Шеер", и "Лютцов" развивали на мерной миле не более 26 узлов, хотя неизвестно, являлась ли эта скорость предельной.) Поэтому они составили 2-ю "малоскоростную" боевую группу, которая обычно оставалась на стоянке в Нарвике, когда "Тирпиц" и "Хиппер" делали попытки перехватить союзные конвои.

Исключением стало нападение на RQ-17 — операция "Россельшпрюнг" ("Ход конем"). Объединенный отряд в составе "Тирпица", обоих "карманников" и тяжелого крейсера "Хиппер" попытался выйти в море, однако еще находясь в фьорде был обнаружен сначала советской подводной лодкой К-21, а затем и британской субмариной. Кроме того, как мы уже знаем, "Лютцов" пропорол себе днище. Командование операцию отменило, и "Шеер" вернулся в залив Бюген. Конвоем занялись подводные лодки и авиация.

Перерыв в регулярном движении союзных конвоев, наступивший после разгрома RQ-17, по сути оставил не у дел

"Адмирал Шеер" в Норвегии.



мощную германскую группировку надводных кораблей, находившуюся в Норвегии, в том числе и "карманные линкоры". Руководство Кригсмарине предполагало использовать их для очередного рейда в Атлантике, однако лето и ранняя осень мало подходили для прорыва через британские дозоры в Датском проливе: погода оставалась слишком хорошей для скрытности. Кроме того, для дальнего похода требовалось провести капитальный ремонт энергетике на "Лютцове", что по общим планам исключало этот корабль из "большой игры" как минимум до марта 1943 года. "Шеер" уже прошел эту стадию, но перед атлантическим рейдерством на нем все равно следовало осуществить плановые работы, которые заняли бы 1,5 месяца. В результате появлялась возможность без ущерба для далеко идущих проектов задействовать обоих "бездельников" непосредственно на Севере.

Разработка операции против союзных и советских коммуникаций в Арктике (последние, как считали немцы, проходили главным образом по Северному морскому пути) началась в мае 1942 года, еще до несчастья с RQ-17. В частности, предполагалось создать из "Лютцова" и "Шеера" оперативную группу, которая могла бы атаковать конвой с совершенно неожиданного направления — с востока, на подходе к горлу Белого моря. Идея опиралась на большую дальность и автономность "карманников" и, если бы она осуществилась, от многострадального конвоя вряд ли уцелели даже жалкие остатки. Однако операция в таком виде не состоялась. Тогда центр тяжести командования "Норд" был перенесен на действия против чисто советских транспортных путей, в основном в глубоком тылу — в Карском море.

Авария "Лютцова" оставила "Шеера" в одиночестве. Теперь его выход намечался на середину августа. Главным побудительным мотивом послужили данные, полученные от союзника — Японии. Они гласили, что 1 августа через Берингов пролив проследовал караван в составе 4 ледоколов и 19 торговых судов. Данные не соответствовали действительности, но на самом деле, цель являлась не менее лакомой. Конвой представлял собой особо секретную "Экспедицию особого назначения" ЭОН-18 и включал 2 ледокола, проводившие с Дальнего Востока лидер "Баку" и эскадренные миноносцы "Разумный" и "Разъерренный", а также 6 транспортов. Понятно, что при встрече во льдах специально обшитые

"ледовой шубой" и частично разоруженные эсминцы не смогли бы оказать "карманному линкору" большого сопротивления.

Однако немцы просто просчитались. Они ожидали подхода "лакомого кусочка" к проливу Вилькицкого (крайней точке возможного продвижения рейдера) к концу августа, а реально ЭОН-18 запыдала почти на месяц! Германские адмиралы не вполне представляли тех трудностей, которые ожидали корабли и суда в Арктике.

Старт операции "Вундерланд" ("Страна чудес") был дан 8 августа, когда в поход вышла подводная лодка обеспечения U-601. Вообще план похода "карманного линкора" продумывался очень и очень тщательно. Многие вспомогательные действия выглядели красиво, даже несколько вычурно. Именно такие "тонкие места", в которых план начал рваться и стал во многом причиной неудачи рейда "Адмирала Шеера".

Всего в "Вундерланде" помимо "карманника" непосредственно участвовали 4 субмарины, а еще 2 выполняли вспомогательные задачи по метеорологическому обеспечению. U-255 стала плавбазой для главных разведчиков погоды — летающих лодок "Блом унд Фосс" BV-138, которых было выделено целых 5 штук. Однако дело не заладилось с самого начала: первый же из них вышел из строя после единственного вылета, а второй даже не смог долететь до лодки, потерпев аварию. Остальных "притормозили". Теперь "Шееру" оставалось рассчитывать на собственную бортовую авиацию. Однако для похода выделили только единственный "Арадо", и малейшие неприятности с ним сделали бы "броненосец" столь же слепым, как и его цели.

Тем не менее, "карманный линкор" в сопровождении 3 эсминцев 16 августа вышел в море. Через сутки он достиг о. Медвежий, после чего эскорт отправился обратно на базу. "Шеер" остался в гордом одиночестве. И тут его поход едва не закончился, так и не начавшись. 18 августа в густом тумане на расстоянии пары миль внезапно показался силуэт транспорта. Топить "одиночника" — значит с большой вероятностью обнаружить себя. Для этого хватило бы радиогаммы с гибнущего судна. Командир "Шеера", капитан цур зее Вильгельм Меендсен-Большкен, быстро прикинув возможные выгоды и преимущества, приказал вернуться в сторону. Так по совершенно уникальному стечению обстоятельств, советский транспорт "Фридрих Энгельс",

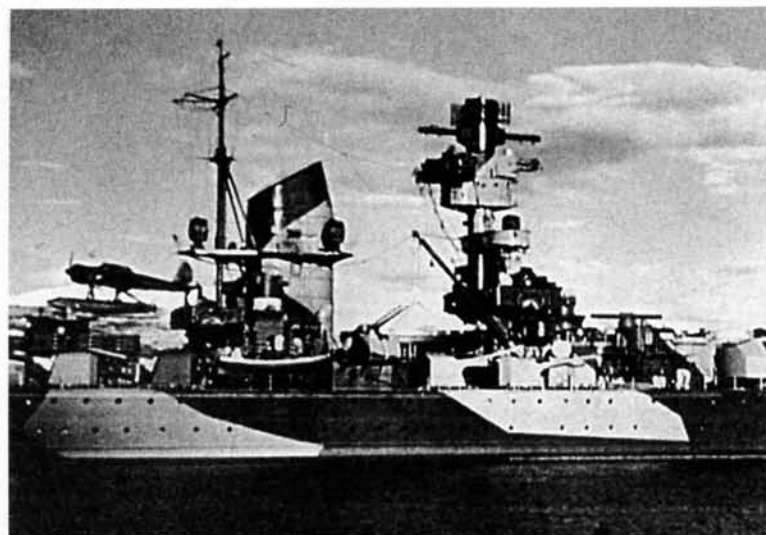


совершавший первый пробный самостоятельный переход из Исландии в Диксон, уцелел и благополучно прибыл по назначению. Вряд ли в случае его потопления такие рейсы продолжались бы.

Достигнув без дальнейших приключений Карского моря, бывший "броненосец" провел воздушную разведку с помощью своего "Арадо". А поздно вечером того же дня состоялось рандеву с U-601, сообщившей данные о ледовой обстановке. На следующее утро началась охота.

Несмотря на то, что палубный гидросамолет весь день совершал вылеты, сообщая о наличии сплошного льда, поход не клеился. "Шеер" забрался далеко к северу, собираясь спуститься от самой дальней точки Новой Земли — мыса Желания — вдоль западного побережья архипелага. Это показывает, насколько плохо знали немцы реальную обстановку. Судоходства в этом районе просто не было. Не взирая на работу летчиков, рейдер пару раз наткнулся на сплошные ле-

"Адмирал Шеер"
во время
проведения
операции
"Вундерланд".



дяные поля, напрасно теряя время и топливо. Северные широты преподнесли еще один сюрприз: компас "Арадо" "сошел с ума", и самолету пришлось не залетать дальше прямой видимости своего корабля.

В течение 20 и 21 августа "карманный линкор" продолжал выписывать довольно хаотичные зигзаги на карте. Меендсен-Болькен наконец полностью осознал отсутствие "дичи", и взял курс прямо на Таймыр, к проливу Вилькицкого. По его расчетам, миновать это "горлышко" русский караван просто не мог.

Однако цель оказалась куда ближе. Пополудни 21 августа с гидросамолета (на котором удалось-таки наладить компас) последовало важнейшее сообщение. Всего в 60 милях — трех часах хода — находился караван из 10 судов! Более того, он следовал практически встречным курсом! Это был 3-й арктический конвой, следовавший по Северному морскому пути на Дальний Восток и вышедший из Архангельска еще за неделю до "Шеера". Он включал 2 ледокола, 3 танкера и 8 сухогрузных судов и не имел никакого охранения. Жирная добыча для корсара! Казалось, осталось только снять урожай.

Однако экипаж "Арадо" совершил непростительную ошибку. Видимо боясь обнаружить себя, он не проследил курс медленно плетущегося во льдах каравана. Раз он должен идти на запад, он идет на запад! А 3-й арктический конвой, на его счастье, двигался в прямо противоположном направлении. В результате командир "Шеера" несколько часов напрасно выжидал в районе банки Ермака, пока дичь сама вылезет на охотника.

Нашим судам повезло вторично: как раз над караваном туман сгустился настолько, что гидросамолет был вынужден прекратить поиск. Командир рейдера потерял весь вечер 21 августа и часть ночи на 22-е прежде чем понял, что его дичь идет другим курсом. "Броненосец" повернул на восток. Началась самая странная и мистическая гонка. Впереди восточным курсом медленно полз ничего не подозревающий конвой. Настолько уверенный в безопасности, что непрерывно обменивался радиogramмами и даже стал на якорь в проливе Вилькицкого! За ним следовал хищник, формально легко способный развить втрое-вчетверо большую скорость. Периодически он выпускал свой гидросамолет, теперь уже легко обнаруживающий цель. Казалось — никаких проблем для немцев.

Но у Арктики во все времена были свои законы. За трое суток "Шеер" так и

не смог догнать караван. Ветер постоянно менялся, пригоняя отдельные плавающие льдины и целые поля. Средняя скорость рейдера уменьшалась порой до одного-двух узлов. На какое-то время он даже оказался в ледовом плену. От сдавливающих их льдин начали трещать борта. Для забравшегося в глубокий тыл корабля риск стал очень большим. Тем не менее, Меендсен-Болькен упрямо продолжал двигаться на восток. Вплоть до утра 25 августа, когда гидросамолет совершил свой последний, 11-й вылет. При посадке он получил неустрашимые повреждения и был затоплен. "Карманник" остался "слепым", и не без колебаний командир приказал лечь на обратный курс. По известному "закону подлости" отход происходил вовсе без проблем, по практически чистой воде. За 6 часов рейдер проделал тот же путь, что и за предшествующие полутора суток, достигнув острова Белуха. И тут около 11 часов утра в видимости показалось первое (после "Энгельса") за время крейсерства советское судно.

Им оказался ледокольный пароход "Александр Сибириков" вместимостью 1384 брт. Наше судно формально находилось в подчинении ВМФ, но выполняло вполне мирный рейс, перевоза оборудование и снабжение из Диксона на Северную Землю. Помимо экипажа на нем находилось 23 полярника и военная команда, обслуживающая "грозную" артиллерию (две 76-мм устаревшие короткоствольные пушки Лендера, два 45-миллиметровки и столько же 20-мм "эрликонов") — всего 104 человека.

Никто из находившихся на борту, включая командира, старшего лейтенанта А.А. Качараву, и двух офицеров флота, даже и не подозревал о возможности встречи с неприятелем в столь глубоком тылу. Как, впрочем, и все командование Северного флота и ВМФ в целом. По данным радиоперехватов Меендсен-Болькен хорошо представлял себе ситуацию. Поэтому он попытался прежде всего обмануть своего противника, уничтожить которого не представляло большого труда. В течение 20 минут между "Шеером", развернувшимся носом и поднявшим американский флаг, и "Сибириковым" шел странный диалог. Немцы, выдававшие себя за американский крейсер, стремились выведать ледовую обстановку, Качараву — понять, кто же находится перед ним.

Безукоризненно действующая до тех пор радиослужба здесь оказалась не на высоте. Пытаясь выдать себя за тяжелый



Гибель
"Сибирякова"
25 августа 1942 г.

крейсер США "Тускалуза" (который вместе с 5 эсминцами прибыл 23 августа в Кольский залив, о чем немцы знали), радисты просигналили нечто, воспринятое на "Сибирякове" как "Сисияма". Японский корабль в Карском море — это было уж слишком. Маскарад не удался.

Советский пароход попал в еще более худшую ситуацию, чем его британский коллега "Джервис Бэй" двумя годами ранее. Если у англичан имелась цель: как можно дольше и дальше оттягивать рейдер от конвоя, то "Сибиряков" оказался в полном одиночестве. Но Качарава не колебался ни минуты. Он приказал дать полный ход и направился к видневшемуся на горизонте острову Белуха. И, главное, в эфир полетела радиограмма с предупреждением: "Вижу неизвестный вспомогательный крейсер". "Шеер" перестал быть невидимкой. Тут же последовал ответ: в 13.45 немцы открыли огонь главным калибром.

В некоторых наших изданиях говорится о том, что стрельбу первым начал "Сибиряков". Это вряд ли соответствует действительности: дистанция в тот момент превышала 6 миль, что выше дальности 76-миллиметровок Лендера. Однако советские артиллеристы быстро ответили, чтобы не чувствовать себя полностью беспомощными перед лицом врага.

Бой принял странный характер. После того, как немцы перехватили радиограмму с парохода и поняли, что обнаружения избежать не удалось, они перестали торопиться. Если с "Джервис Бэем" было покончено всего за 15 минут (потом



вспомогательный крейсер просто тонул), то в Карском море за 45 минут "Шеер" выпустил только 6 залпов: 3 полным бортом и столько же только носовой башней. Из 27 выпущенных снарядов по наблюдениям попало 4 — около 15%, что для стрельбы по небольшой (хотя и мало маневрирующей) цели в условиях постоянно сокращающейся дистанции совсем неплохо. Впрочем, уже после первых попаданий "Сибиряков" потерял ход, на палубе возник сильнейший пожар от загоревшихся бочек с бензином. От осколочных пробоев судно начало заполняться водой. Однако экипаж продолжал неравную борьбу. Радисты отправили еще две радиограммы, не оставляющие сомнений в том, что произошло нападение рейдера. А кормовая пушка продолжала вести огонь даже в 14.28, когда "Шеер" сблизился на 22 кбт, и "Сибиряков" начал тонуть — как и на "Джервис Бэй". Немцам оставалось подобрать уцелевших — 22 человека, в том числе и раненого А.А. Качараву. На самом деле, многие еще оставались на тонущем судне и отказались покинуть его. После ухода "Шеера" все они погибли.

Неравный бой "Александра Сибирякова" заслуживает самой высокой оценки. Экипаж и его командир сделали все, что могли. В том числе главное: сообщили о присутствии в Карском море врага, которое до того оставалось для советского командования абсолютной тайной. Напомним, что британский коллега Качаравы по несчастью кэптен Фиджен получил высшую боевую награду империи — Крест Виктории, а наш герой удостоился весьма скромной для такого случая награды — ордена Красной Звезды.

Вернемся, однако, на "Шеер". Меендсен-Большкен не питал иллюзий насчет своего положения, понимая, что теперь ему вряд ли удастся застать врасплох какой-нибудь караван. По сути дела, "Сибиряков" сорвал его поход. Остаток суток рейдер крейсировал в северо-западном направлении, пытаясь выловить не успевшие удрасть суда. Но горизонт оставался чистым, в отличие от моря, которое опять обильно покрывалось плавучим льдом. Оставался резервный вариант: пока советское командование не успело сосредоточить силы, нанести удар по одной из важных баз в Арктике. Таковых, в сущности, было две: порт и остров Диксон в устье Енисея, с его мощной радиостанцией, пунктом управления судоходством и запасами, и Амдерма в проливе Югорский Шар, единственный приличный аэродром на театре восточнее Ар-

хангельска. Капитан цур зее выбрал в качестве цели Диксон. Он рассчитывал на минимальное сопротивление и готовился высадить десант из 180 моряков, которые должны были уничтожить все сооружения. Такая операция при полном успехе могла бы серьезно повредить нашему судоходству по Северному морскому пути. Но задержка на полсутки оказалась роковой. Наше командование на местах сумело проявить недюжинную изобретательность и расторопность.

Надо сказать, что в момент потопления "Сибирякова" Диксон оставался практически беззащитным. Все находившиеся на нем батареи (130-мм, 45-мм и 152-мм) к тому времени демонтировали. Их как раз должен был увезти на новое место (Новая Земля) сторожевой корабль СКР-19, представлявший собой переоборудованный ледокольный пароход "Дежнев", вооруженный четырьмя 76-мм и таким же числом 45-мм орудий. Он пришел в порт Диксон очень вовремя, утром 26 августа а к вечеру там вовсю кипела работа. Наиболее пригодные для отражения нападения 130-миллиметровки находились на барже и их быстрое возвращение на место представлялось маловероятным. Зато очень пригодились две 152-мм гаубицы-пушки образца 1910/1930 года батареи №569. Для приведения в боевое положение полевых орудий много времени не понадобилось. Успели сгрузить обратно на берег и часть боезапаса. Батарея, лишенная телефонной и радиосвязи, каких-либо постов наблюдения и даже дальномера, с местными жителями, заменившими недостающих военных (некомплект составлял более половины списочного состава), тем не менее, была готова вступить в дуэль с "карманным линкором".

Он не заставил себя ждать. В час ночи с возвышенной позиции бывшей 130-мм батареи №226 был замечен темный силуэт "Шеера". Тут же последовало сообщение по радио открытым текстом, и все пришло в движение. СКР-19 "Дежнев" попытался отойти от причала, но не успел развести пары. Рейдер медленно проследовал ко входу на внутреннюю стоянку; вторично его обнаружили уже на дистанции около 3,5 мили. Видимость в утренних арктических сумерках оставалась плохой, но в 01.37 "Шеер" открыл огонь главным и 150-мм калибрами по двум едва различимым целям: "Дежневу" и транспорту "Революционер" (также имевшему символическое вооружение — по одному 75-мм и 45-мм орудию). Наши корабли ответили из своих мало по-

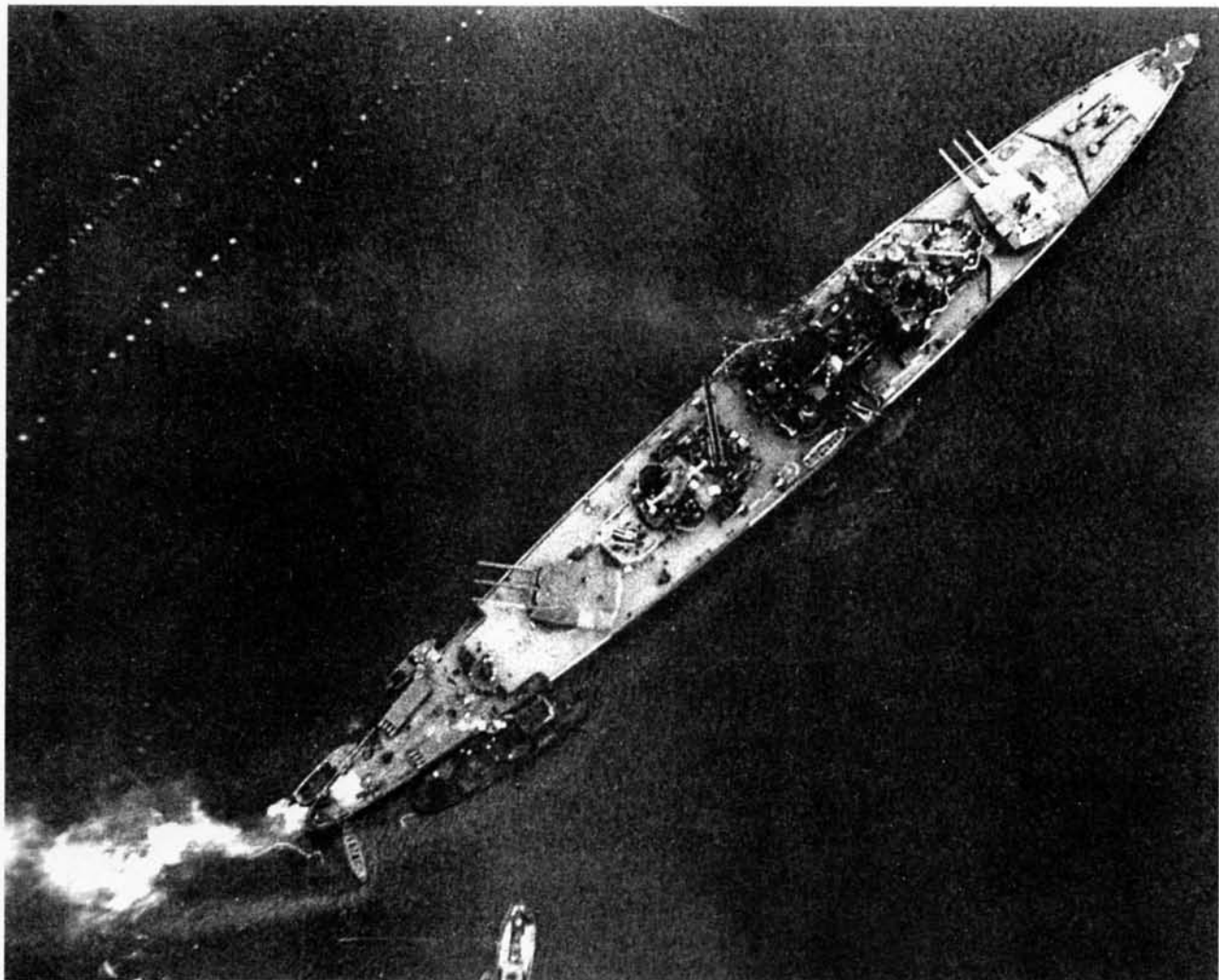
лезных пушек. Сторожевик смог наконец дать ход и начал ставить дымовую завесу, прикрывая третье, особо уязвимое судно — транспорт "Кара" с грузом аммонала. В случае детонации нескольких сотен тонн взрывчатки наступал конец всем нашим судам, да и самому порту.

Даже в плохих условиях стрельба "Шеера" оказалась точной. Третий залп накрыл "Дежнева" и дал попадания. По странному решению использовались снаряды с замедлением, пробивавшие совершенно незащищенный корпус небольшого судна насквозь. За первые же минуты боя СКР-19 получил как минимум два 283-мм снаряда, хотя и не взорвавшихся, но сделавших большие пробоины, выведшие из строя две 45-миллиметровки и убившие и ранившие 27 человек. Всего за 9 минут боя сторожевик получил 4 попадания и, хотя и вышел из-под обстрела, но сел на грунт на отмели. "Шеер" переключился на "Револуционер", добившись за 3 — 5 минут

ведения огня трех попаданий по едва видимому за дымзавесой судну. На нем вспыхнул пожар, разбитыми оказались рубки и паропровод. Вроде бы все шло по плану, и Меендсен-Болькен уже готовился отдать приказ к высадке десанта.

Положение спасла 152-мм полевая батарея. Ее огонь квалифицировался немцами как довольно точный: некоторые снаряды падали в 500 м от "карманного линкора". Еще при обстреле Галлиполи в 1915 году англичане заметили, что местоположение полевой артиллерии определить с корабля очень трудно. Теперь в том же убедились немцы. Попытки подойти вплотную к порту только повышали риск повреждений. Выдержав всего 4 минуты, Меендсен-Болькен отвернул свой корабль и увел его за прикрытие мыса Наковальня. Командир уже примирился с тем, что и у Диксона его ждала неудача.

"Адмирал Шеер"
в Норвегии.



Оставалось только громко хлопнуть дверью. "Шеер" двинулся небольшим ходом вдоль побережья острова, последовательно поливая огнем все замеченные объекты, в основном используя 105-мм и 150-мм калибры. Около 02.30 "круг почта" был почти завершен, и рейдер опять появился в виду нашей артиллерии, теперь уже с севера. Вновь заговорил главный калибр, снаряды которого предназначались радиостанции и портовым сооружениям. После короткого перерыва огонь обрушился уже на городские строения. Около 3 часов утра "карманник" выпустил уже заметную долю боезапаса: 77 283-мм, 121 150-мм и свыше 250 105-мм снарядов. Порт и находящиеся в нем суда окончательно заволкло дымзавесами и густым дымом от пожаров топлива и строений. Командир посчитал дело сделанным и в 03.10 сам приказал поставить завесу и под ее прикрытием повернул на север.

Обе стороны переоценили достигнутое. Хотя огонь "Шеера" произвел сильный внешний эффект, радиостанция действительно вышла из строя, а 2 из 3 судов получили тяжелые повреждения, на берегу не погиб ни один человек. "Революционер" и "Дежнев" удалось восстановить за срок менее недели. С другой стороны, наши артиллеристы претендуют на три 152-мм и "несколько" 76-мм попаданий. Никаких подтверждений тому в подробных отчетах о походе "Шеера" нет. Для 43 выпущенных батарей и судами шестидюймовых и примерно 40 трехдюймовых снарядов при практически полном отсутствии возможности корректировать огонь и видеть падения, такой процент попаданий был бы просто невероятным. Более того, не удалось даже точно идентифицировать цель! Даже после окончания войны версия об атаке Диксона "карманным линкором" трактовалась как предположительная.

Все это не умаляет мужества наших моряков и артиллеристов. Десант и полное разрушение порта так и остались недостижимыми. Более того, собственно, по сути завершилась и вся "Страна чудес". Не сумев выйти на рандеву с подводной лодкой U-255, "Шеер" вообще покинул малогостеприимное Карское море, проскочив к Земле Франца-Иосифа. Штаб в Нарвике настойчиво побуждал Меендсен-Болькена к повторному заходу туда, да еще с задачей спуститься на юг и атаковать второй важный объект — порт и аэродром в Амдерме. Однако в результате переговоров адмирал Шмундт дал разрешение на отход. 29 ав-

густа около острова Медвежий "Адмирал Шеер" встретился с тремя эсминцами, а сутки спустя бросил якорь на своей стоянке. Вскоре его обнаружила воздушная разведка англичан, тем самым окончательно сняв угрозу нашим перевозкам.

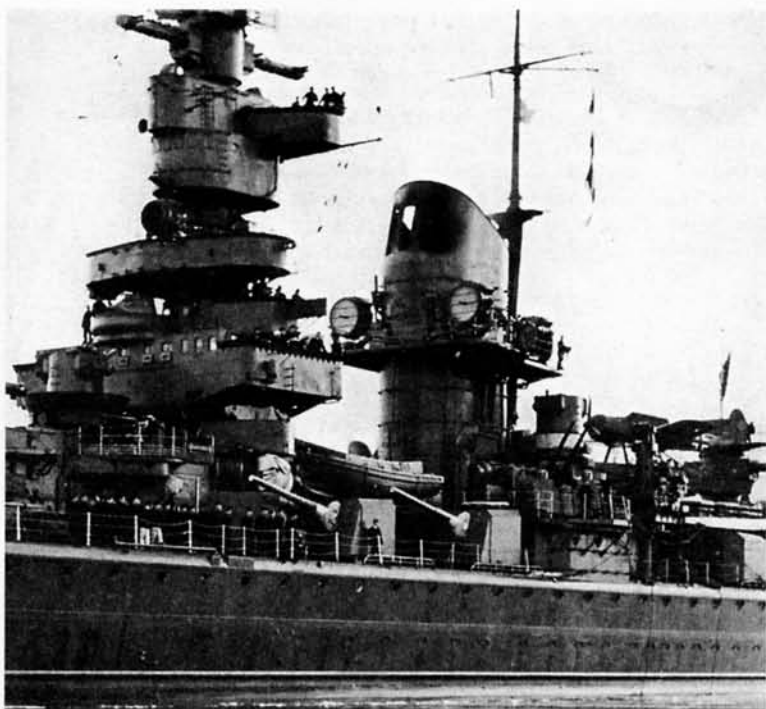
Итоги "Вундерланда" трудно назвать победными. Хотя Меендсен-Болькен и члены его команды получили свои награды (в основном за "уничтожение Диксона"), реально нанесенный ущерб оказался минимальным, что прекрасно понимали в командовании Кригсмарине. Однако менее всего в этом "повинно" наше командование, не сумевшее ни засечь рейдер, ни организовать его поиск и поимку после его обнаружения. От больших бед нас спасли героические люди, моряки "Сибирякова" и "Дежнева" и расчеты батареи №569. Не все из этих героев даже были военными. Кроме того, на сей раз за нас играла Арктика. Она явно спасла от разгрома 3-й арктический конвой и, в сущности, поставила точку на попытках немцев действовать на крайнем Севере. Скучные итоги "Вундерланда" заставили отменить следующие попытки, такие, как планировавшийся "Доппельшлаг" — одновременный выход в Карское море "карманника" и тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер".

"Шеер" оставался в Норвегии еще в течение двух с лишним месяцев. Только 6 ноября он вышел из Тронхейма и вместе с тремя эсминцами направился в Германию, прибыв в Свинемюнде 10 ноября. Настало время очередного ремонта. В последние дни 1942 года корабль отправился в док в Вильгельмсхафене, где большая часть экипажа сошла на берег, а командование принял временный командир фрегаттен-капитан Эрнст Грубер. 1 февраля следующего года его сменил капитан цур зее Рихард Роте-Рот, однако сам "Шеер" все еще был далек от боевой готовности. Он не мог даже вести огонь из всех зениток. Между тем 26 февраля на Вильгельмсхафен состоялся налет 60 союзных тяжелых бомбардировщиков. Стоявший в сухом доке "карманник" не удалось прикрыть дымзавесой, и он послужил хорошей целью. Правда, попала только одна бомба, которая к тому же не взорвалась, хотя около десятка других дали перелет и осыпали его осколками, убив 4 членов экипажа.

Руководство верфи и командование решили как можно скорее "вытолкнуть" уже идентифицированную непригодную цель в море. За две недели удалось кое-как привести корабль в готовность к переходу в более безопасный Свинемюнде.

Однако там условия для проведения работ оказались куда менее удобными: не хватало ни квалифицированного персонала, ни кранов, ни, прежде всего, подходящего сухого дока. Работы затянулись, однако все же их удалось провести. Труднее оказалось парировать другой удар: решимость Гитлера покончить с собственным "большим флотом" после неудачного боя в Баренцевом море в новогоднюю ночь. Для спасения "Шеер" включили в Учебную группу флота, направив на него 500 кадетов, которые заменили часть кадровой команды. Учения перемежались вялыми работами по мелкому ремонту и дооборудованию остаток 1943 и первую половину 1944 года.

Между тем "настоящая война" подступала все ближе ко 2-й боевой (она же Учебная) группе. При рассмотрении действий "Лютцова" описаны события, связанные с попыткой отражения прорыва советских войск через перешеек Сворбе (Сырве) на острове Эзель (Саарема). Здесь же вступил в заключительную фазу своей истории — в качестве "большой канонерки" — и "Адмирал Шеер". 18 ноября 1944 года наше командование начало решительный штурм позиций фашистских войск. 2-я группа в это время находилась в море на маневрах. Первым из крупных кораблей в дело вступил "Принц Ойген", обстреливавший наступавшие части в течение 2 суток. Он выпустил более полутысячи 203-мм снарядов, почти полностью израсходовав находившийся на борту подходящий боезапас. Ему удалось избежать сколько-нибудь существенных атак нашей

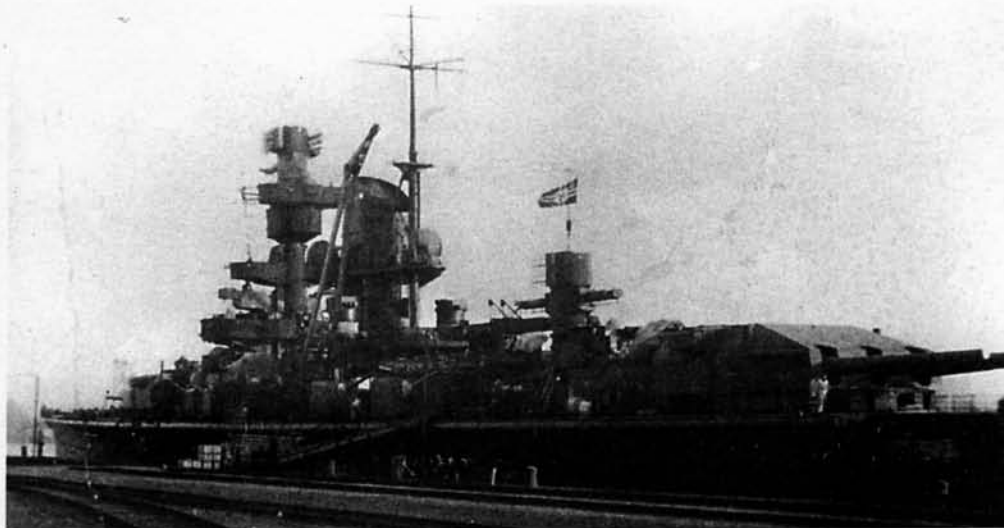


**"Адмирал Шеер",
1943 г.**

авиации (командование просто не смогло правильно идентифицировать цель и высылало лишь разрозненные группы самолетов), но зато привлек внимание. И максимально сильные удары пришлось на смешивший его 22 ноября "Шеер". В плохих погодных условиях "карманный линкор" вел огонь с большой дистанции и в течение первых суток наиболее активное ударное соединение авиации Балтфлота в этом районе — 9-я штурмовая авиадивизия (ШАД) — произвела

**"Адмирал Шеер",
1944 г.**





лишь несколько самолето-вылетов. До сих пор присутствие столь сильного корабля с крупнокалиберной артиллерией всего в десятке миль от побережья Эзеля оставалось неизвестным. Однако первые же разведчики, взлетевшие утром 23 ноября с аэродрома Кагул, обнаружили его в бухте Лыу. Тем не менее, первые атаки штурмовиков Ил-2 предназначались малым боевым кораблям. Но им, по крайней мере, удалось сфотографировать "карманник" и точно опознать его. Командующий 9-й ШАД полковник Я.З.Слепенков попытался подготовить удар, а в воздухе уже находились дежурные эскадрильи. В полдень "Шеер" атаковали 8 пикировщиков Пе-2, которые, однако, в присутствии истребительного прикрытия над немецкой группировкой не решились атаковать решительным образом, сбросив 32 бомбы с горизонтального полета с высоты 2,5-3 км. Через 5 минут их сменили 3 "бостона" (А-20G) 51-го полка торпедоносцев. Однако на этот раз атака производилась методом топмачтового бомбометания. Несмотря на сильный зенитный огонь и атаки "фокке-вульфов" прикрытия наша тройка вышла на боевой курс и сбросила по 3 бомбы весом 500 и 250 кг. Попаданий не было; немцы активно маневрировали, считая, что их пытаются поразить торпедами. Все 3 самолета сумели избежать гибели от снарядов зениток и истребителей противника, хотя один из них, получивший тяжелые повреждения, разбился при посадке. Но этот день атак советской авиации только начинался.

В 12.40 на поле боя прибыли 2 звена "илов" 7-го гвардейского авиаполка, сбросившие 20 бомб (в основном 100-кг)

и выпустивших 14 НУРСов. Хотя "Шееру" опять удалось избежать попаданий, речь об эффективной стрельбе по берегу уже не шла. В 14.15 FW-190 прикрытия ушли на заправку, и как раз в это время в дело вступили основные силы 9-й ШАД. На сей раз налет носил довольно организованный характер. Начали атаку 8 Ил-2, вооруженные легкими бомбами (100-кг) и РСами. Они должны были подавить расчеты зенитной артиллерии тяжелого крейсера и миноносцев сопровождения. Одна из бомб или НУРСов разорвалась на палубе "Шеера", однако потери и повреждения от этого попадания оказались совершенно несущественными. Сильный зенитный огонь встретил основную ударную группу, состоящую из трех звеньев Пе-2. И вновь наши самолеты отказались от наиболее эффективной атаки с пикирования, сбросив 36 бомб с горизонтального полета на высоте 3000 м. Завершила удар семерка Ил-2, вооруженная бомбами с замедлением. Однако и на сей раз прямых попаданий не было, хотя многочисленные разрывы в воде нанесли небольшие повреждения подводной части корпуса "карманного линкора".

Тем не менее, эти непрерывные атаки основательно попортили нервы германским морякам. "Шеер" со своим эскортом к 5 вечера отошел в открытое море на расстояние более 20 миль. Обстрел прекратился. Только с наступлением сумерек "карманник" вернулся к полуострову и продолжал периодические огневые налеты в течение всей ночи. К утру 24 ноября на борту оставалось всего 75 снарядов главного и 180 среднего калибра. За 2 суток он "выложил" на наши войска почти 200 т металла и взрывчатки, серьезно за-

держав наступление. Но максимум, которого удалось добиться, состоял в том, что германским войскам удалось в относительном порядке погрузиться на плавсредства и покинуть Сырве.

По окончании кампании на Моонзундском архипелаге "Шеер" вернулся в Готенхафен. Для дальнейших операций не имелось ни целей, ни топлива. Однако "карманный линкор" и его экипаж находился в высокой степени готовности. С приближением советских войск к территориям собственно Третьего Рейха предполагалось и в дальнейшем использовать его в качестве плавбатарей для сдерживания наступающего противника в прибрежных районах. В январе 1945 года "карманный линкор" перешел в Пиллау, а в начале февраля он в сопровождении 3 миноносцев поддерживал свои войска в районе Замланда, а 9 и 10 февраля — у Фрауэнбурга, выпустив в основном с очень больших дистанций (около 35 км) 915 крупнокалиберных снарядов и 87 150-мм. В этих стрельбах 18 февраля поздно вечером он встал на якорь в Пиллау; его корму развернули буксиром так, чтобы по берегу могли стрелять обе башни главного калибра. На рассвете 19-го все его орудия 283-мм и 150-мм калибра открыли огонь, поддерживая немецкие войска, предпринявшие контратаку с целью восстановления коридора между районом Кенигсберга и Пиллау с остальной Германией. Всего в этот день "Шеер" израсходовал 160 снарядов главного и 121 — вспомогательного калибров. Опа-

саясь ответа с берега, он вышел в море рано утром, но вернулся на свою позицию вечером и вновь стрелял в течение двух часов с 5.00 до 7.00 утра 20 февраля, выпустив еще 90 283-мм и 25 150-мм снарядов. Орудия "карманника" окончательно выработали свой ресурс и требовали немедленной замены стволов — работы, которую можно было осуществить только в Киле или Вильгельмсхафене. Именно туда и направился корабль 8 марта 1945 года, захватив на борт около 1000 человек беженцев и раненых. Однако на следующий день, находясь в районе Борнхольма, его командир получил сообщение о новом, не нанесенном на карты минном поле, находящемся где-то на пути. Ему пришлось завернуть в Свинемюнде и высадить там своих пассажиров. Мощные орудия тут же привлекли внимание армейских командиров, и "Шееру" вновь пришлось стрелять из своих изношенных стволов. За следующую неделю он выпустил по позициям советских войск еще 200 28-см и 547 15-см снарядов, полностью израсходовав боезапаса главного калибра. Теперь имелся хороший предлог уйти на запад: в Свинемюнде 283-мм снаряды давно закончились. 16 марта корабль вновь вышел в Киль с 400 эвакуируемых. На сей раз поход удалось завершить: 18-го он стал у стенки завода "Дойче Верке" рядом с "Хиппером" и "Эмденом". При постановке в док с "Шеера" сняли легкую зенитную артиллерию и весь оставшийся боезапас. Работы по замене стволов ши-



"Адмирал Шеер",
1945 г.



**На стр. 138 и 139:
опрокинувшийся
"Адмирал Шеер"
в Киле.**

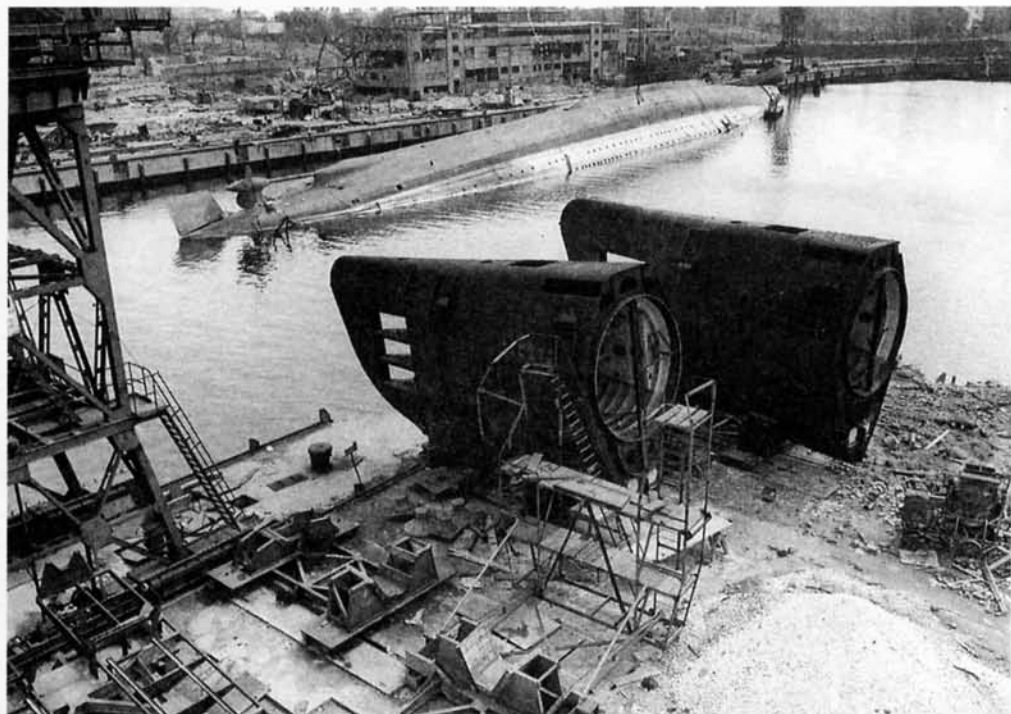
ли медленно, прерываемые чуть ли не ежедневно авианалетами союзников на город. Только 8 апреля удалось ввести в строй кормовую башню. Замену в носовой пришлось проводить в отдаленном заливчике Хайкендорф с помощью плавучего крана; там опасность атак вражес-

кой авиации несколько снижалась. Однако недостаточно. 9 апреля вечером на борту оставалось только менее сотни членов экипажа: аварийные партии и немногие специалисты. В 10 вечера начался очередной налет союзников, в котором приняло участие 600 бомбардировщиков, а спустя полчаса первые бомбы начали падать вокруг корабля. Уже через 15 минут, после первых попаданий, он лишился освещения и связи и получил крен в 16 градусов на правый борт. Остатки экипажа продолжали бороться, подав энергию к насосам; крен удалось остановить на 18 градусах — опасное, но не предельное значение. Однако бомбы продолжали падать и попадать в корабль или рваться рядом с бортом (в основном справа от корпуса). В 22.45 крен внезапно увеличился до 28 градусов, и команда начала покидать корабль. Лишенный топлива и боезапаса, "карманный линкор" высоко сидел в воде и имел малую



начальную остойчивость, так что опрокидывание являлось неизбежным. Он и опрокинулся в течение следующей четверти часа на глубине 15 м, завершив свою карьеру. По отрывочным сведениям членов команды корабль получил 5 прямых попаданий, но главной причиной опрокидывания стали близкие разрывы по правому борту, открывшие брешь в корпусе длиной около 20 м.

Через месяц закончилась война, а еще через 2 месяца, в июле 1945 года началась разборка останков "Шеера". Работы велись под надзором победителей — британцев. С корабля сняли все ценное оборудование, включая артиллерию, оставив ободранный корпус на месте. Несколько лет спустя их засыпали щебнем, и корпус "Адмирала Шеера" стал основанием для автостоянки.



ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

В лице "карманного линкора" германским конструкторам удалось создать выдающийся боевой корабль. Удачное сочетание очень мощной для столь небольшого водоизмещения артиллерии с достаточной скоростью и защитой делали его очень опасным противником для любого крейсера времен второй мировой войны. Конечно же, "Дойчланд" и его последователи менее всего уместно считать линкорами. Они являлись своеобразной разновидностью тяжелых крейсеров, имевших несколько меньшую скорость, но зато вооруженных сверхтяжелой для этого класса кораблей артиллерией. Крейсерский статус "карманников" признавали и сами немцы. В декабре 1939 года уцелевшие "Лютцов" и "Адмирал Шеер" были переклассифицированы в тяжелые крейсера.

283-мм орудия сводили на нет все достижения в области бронирования кораблей этого обширного класса, так что наиболее защищенные итальянская "Пола" или французский "Альжери" в дуэли с "немцами" имели едва ли больше шансов, чем "картонные" крейсера первого поколения. Тяжелые пушки удачно дополняла традиционно совершенная система управления огнем, приближавшаяся по стандартам к линкорам. Внушительно для своего времени выглядела и зенитная артиллерия. Наиболее слабым местом проекта являлось, пожалуй, бронирование. Здесь, как и в случае 6000-тонных легких крейсеров, немцам пришлось отойти от своих принципов, предусматривавших приоритет защиты над нападением. Броня не обеспечивала полную гарантию от огня современных 8-дюймовок, обладавших весьма высокими баллистическими характеристиками, так что в определенных условиях (например, при плохой видимости) "карманный линкор" мог сильно пострадать от более многочисленных и скорострельных орудий этого калибра. Тем не менее, постепенно улучшавшаяся от корабля к кораблю схема защиты достигла на "Адмирале графе Шпее" высокой степени совершенства. В некотором отношении вынужденное ограничение водоизмещения сыграло полезную роль, поскольку в противном случае конструкторы без сомнения довели бы размеры "броненосцев" примерно до 20 000 т, обеспечив адекватную "антикрейсерскую" защиту, но это был бы уже совсем другой корабль.

Применение дизелей стало сильным "ходом" немцев. По дальности "карманные линкоры" значительно превосходили практически все боевые корабли мира, являясь совершенно уникальными рейдерами. Связанные с использованием моторов недостатки (шум, вибрация) безусловно перекрывались возможностью пройти половину экватора без дозаправки. Скорость можно признать вполне достаточной для большинства крейсерских задач и для уверенного поведения в бою с более быстроходным противником. В сражении при Ла-Плате "Шпее" не испытывал никаких затруднений в маневрировании против двух групп неприятеля, без проблем уклоняясь от торпед и сблизившись с легкими крейсерами на 4 мили лишь через час с лишним после начала боя, да и то отчасти по своей воле. Недостаточно эффективное использование "карманных линкоров" руководством Кригсмарине, мотивированное малой скоростью, — скорее ошибка, вызванная на деле совсем другими соображениями (главным образом — опасениями потерять после "Шпее" еще один корабль).

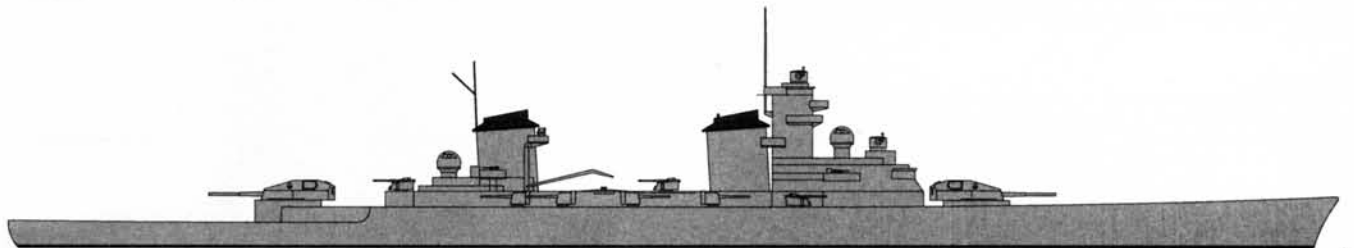
Из числа недостатков можно отметить наличие артиллерии трех калибров, из которых 150-мм пушки оказались явно ущербными и ненужными. Как уже отмечалось, установка единого 127-мм универсального калибра заметно увеличила бы эффективность и ПВО, и огня по надводным целям. Здесь сказался как известный консерватизм в идеях, так и отсутствие готовой спаренной установки к моменту создания головного корабля.

Не следует забывать и то, что за техническое совершенство "дойчландов" пришлось немало заплатить, причем в прямом смысле этого слова. "Карманные линкоры" стоили в сравнимых ценах около 4 млн. фунтов стерлингов — вдвое дороже, чем английские "кенты". Весь крейсерский отряд коммодора Хэрвуда, почти вдвое превосходивший "Шпее" по водоизмещению, был только на 20% дороже. Большие расходы стали той ценой, которую пришлось платить за возможность иметь индивидуально более сильную боевую единицу, хотя неизвестно, насколько превзошел бы немецкий "броненосец" в бою два "вашингтонских" тяжелых крейсера. Следует, правда, отметить, что все германские корабли межвоенной постройки получались очень дорогими, и по стоимости тот же "Адми-

рал граф Шпее" уступает крейсерам типа "Адмирал Хиппер", явно превосходя их во всем, кроме скорости.

Германский корабль-рейдер — "карманый линкор" — стал настоящей "костью в горле" для лордов Адмиралтейства и их французских и американских коллег. Подтверждением тому служат неоднократно появлявшиеся в предвоенных и военных справочниках мифические проекты аналогов "дойчландов" как в немецком, так и в японском флоте. (В частности, для уничтожения последних американцы построили довольно бесполезные линейные крейсера типа "Аляска".) Однако ни Германия, ни Япония на деле даже не планировали

повторения удачного опыта. "Дойчланд" и его сестершипы остались единственными представителями этой интересной ветви военного кораблестроения, появившейся в силу обстоятельств, но сулившей большие перспективы. Главной причиной "идеологической смерти" класса стали новые быстроходные линкоры, к серийному строительству которых приступили в конце 30-х годов все основные морские державы. При скорости, равной или превосходящей скорость "броненосцев", они представляли собой настолько серьезных врагов для последних, что дальнейшая постройка этих очень дорогих рейдеров оказалась просто неуместной.



"Броненосцы" "D" и "E" — дальнейшее развитие кораблей типа "Дойчланд". Проект предполагал тот же состав вооружения, но вместо дизелей предусматривалась более традиционная паротурбинная установка. Корабли заложили в Вильгельмсхафене и Киле 14 февраля 1934 г., но уже 5 июля того же года работы на них остановили в связи с решением перейти к постройке более крупных кораблей. Заказы на "D" и "E" отменять не стали, отпущенные средства и заготовленные материалы были использованы для строительства линкоров "Шарнхорст" и "Гнейзенау".

Тактико-технические характеристики "броненосцев" "D" и "E"

Водоизмещение — 20 000 т (стандартное); длина — 230 м (наибольшая); ширина — 25,5 м; скорость — 29 уз.; вооружение: 6 — 283-мм, 8 — 150-мм и 8 — 105-мм орудий; бронирование: борт — 220 мм, палуба — от 70 до 80 мм, рубка — 300 мм.



Литература и источники

- Koop G., Schmolke K-P. Pocket Battleships of the Deutschland Class. L., 2000.
- Groner E., German Warships 1815—1945, L., 1991.
- Rasenack F.W. Panzerschiff Admiral Graf Spee. Herford, 1977.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea. L., 1992.
- Whitley M.J. German Capital Ships of World War II. L., 1989.
- Кофман В.Л. Карманный линкор "Адмирал граф Шпее" — "Морская коллекция", 1997, №5.
- Кранке Т., Бреннеке Й. Карманный линкор. "Адмирал Шпее" в Атлантике. М., Центрполиграф, 2004.
- Морозов М. Охота на кабана. — "Флотомастер", 1998, №1—2.
- Морозов М. Операция "Вундерланд". — Флотомастер, 2002, №1.
- Прагер. Последний год войны на Востоке. М., 1996.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотоматериалы из фондов Imperial War Museum, Naval Historical Center/US Navy, частных коллекций З.Брейера (S.Breyer), Я.Малиновского (J.Malinowski), С.Балакина, журнала "Warship International", а также ряда сайтов сети Internet.

Список сокращений

- брт — брутто-регистрационная тонна
- ВВ — взрывчатое вещество
- ГК — главный калибр
- ГЭУ — главная энергетическая установка
- кбт — кабельтов
- КДП — командно-дальномерный пост
- ПВО — противовоздушная оборона
- ПТЗ — противоторпедная защита
- РЛС — радиолокационная станция
- уз. — узел
- ЭУ — энергетическая установка

Кофман Владимир Леонидович

**Карманные линкоры фюрера
Корсары Третьего рейха**

“Подготовка оригинал-макета — ООО “Коллекция”



ООО “Издательство “Яуза”
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.

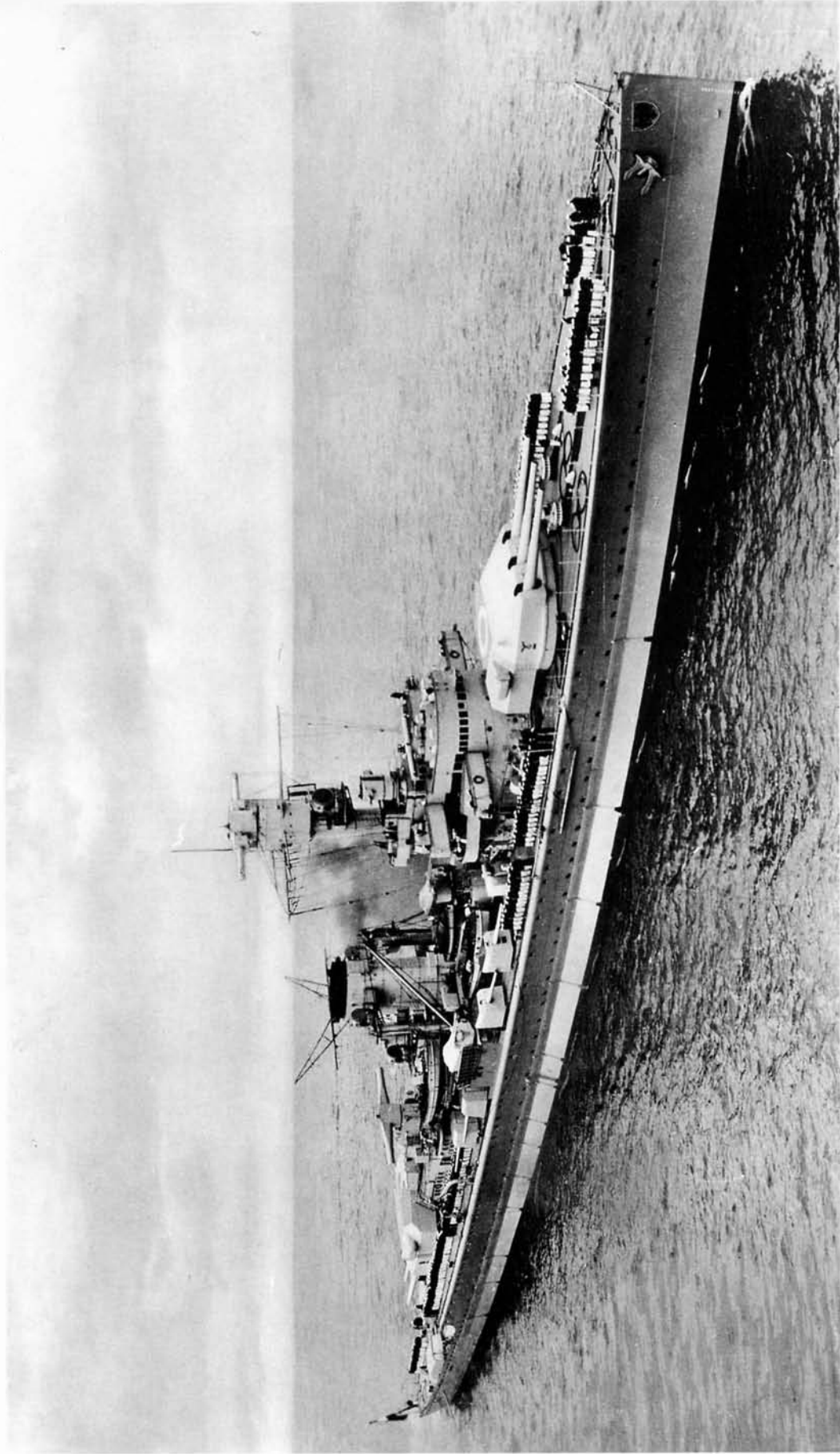
В Санкт-Петербурге в сети магазинов “Буквоед”:
“Книжный супермаркет” на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и “Магазин на Невском”, д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

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 15.03.2007.
Формат 84x108/16. Гарнитура “Ньютон”. Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 15,12. Тираж 3000экз.
Зак. № 4702161

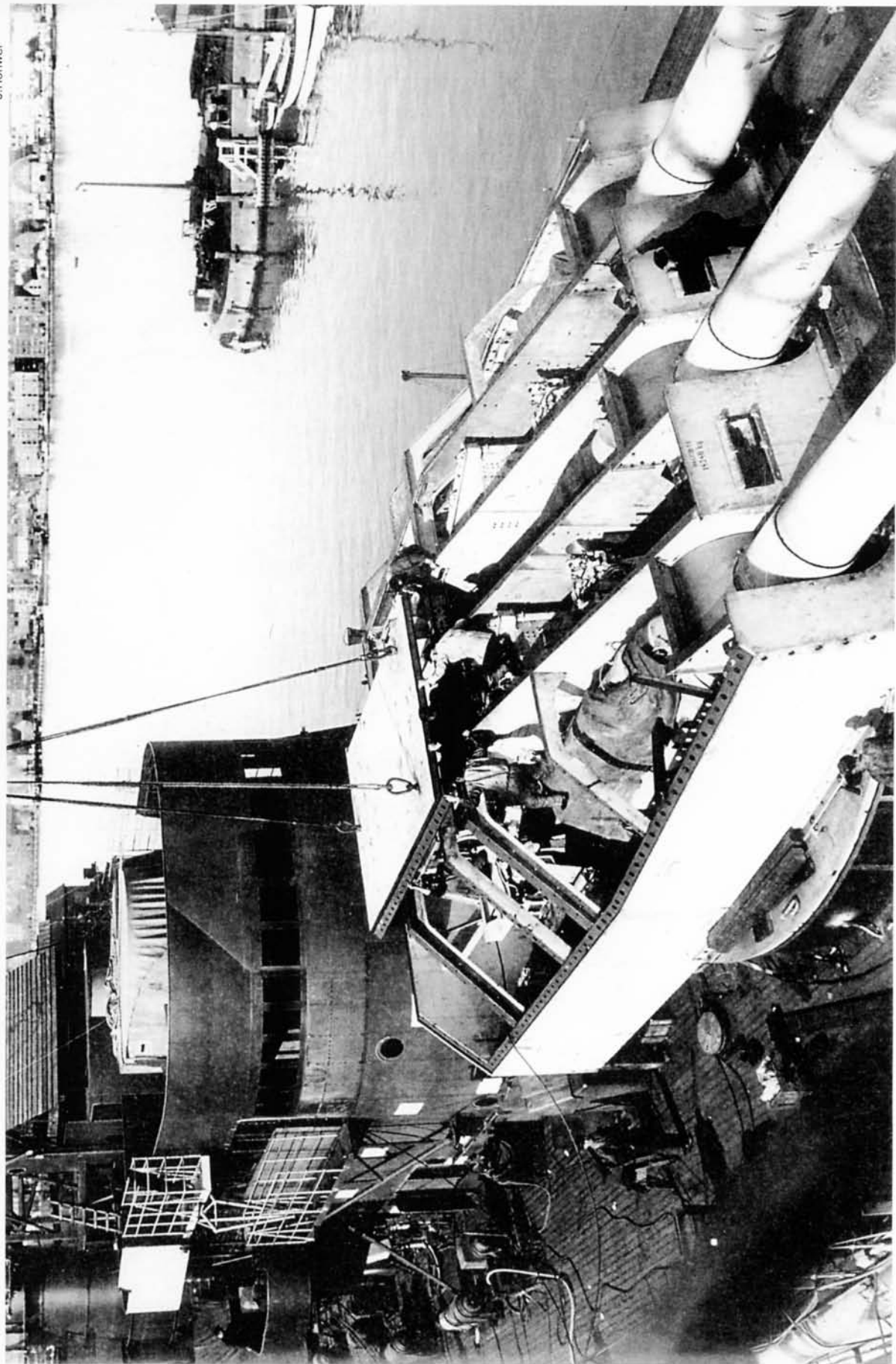
Отпечатано на ОАО “Нижполиграф”
603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

Фотооткрытка из коллекции С. Балакина.

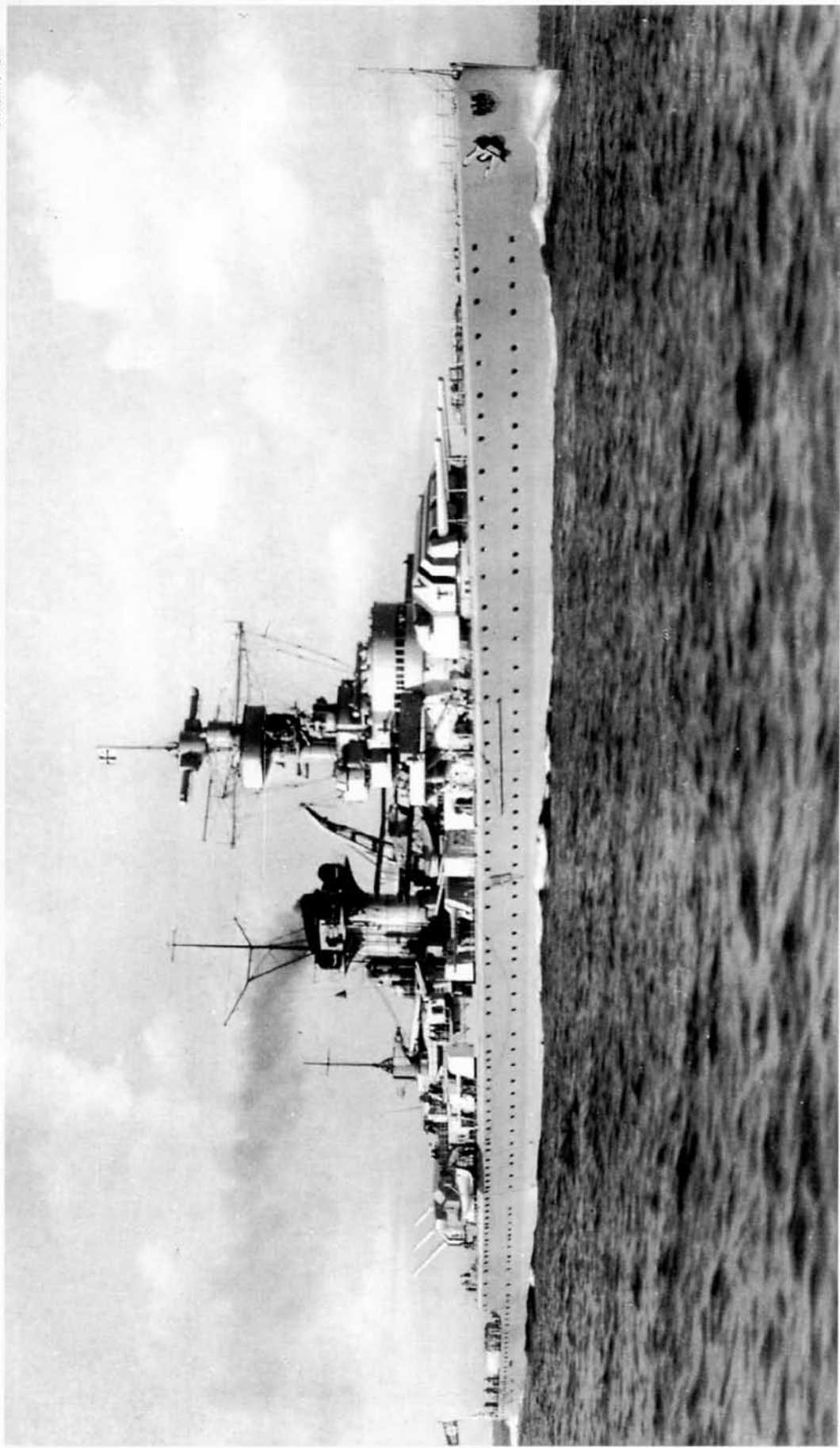


U-Boot "U-109"

"Броненосец" "Дойчланд".



Носовая башня "Дойчланда" в процессе монтажа броневых плит крыши, 1932 г.



“Дойланд” в море, 1938 г.

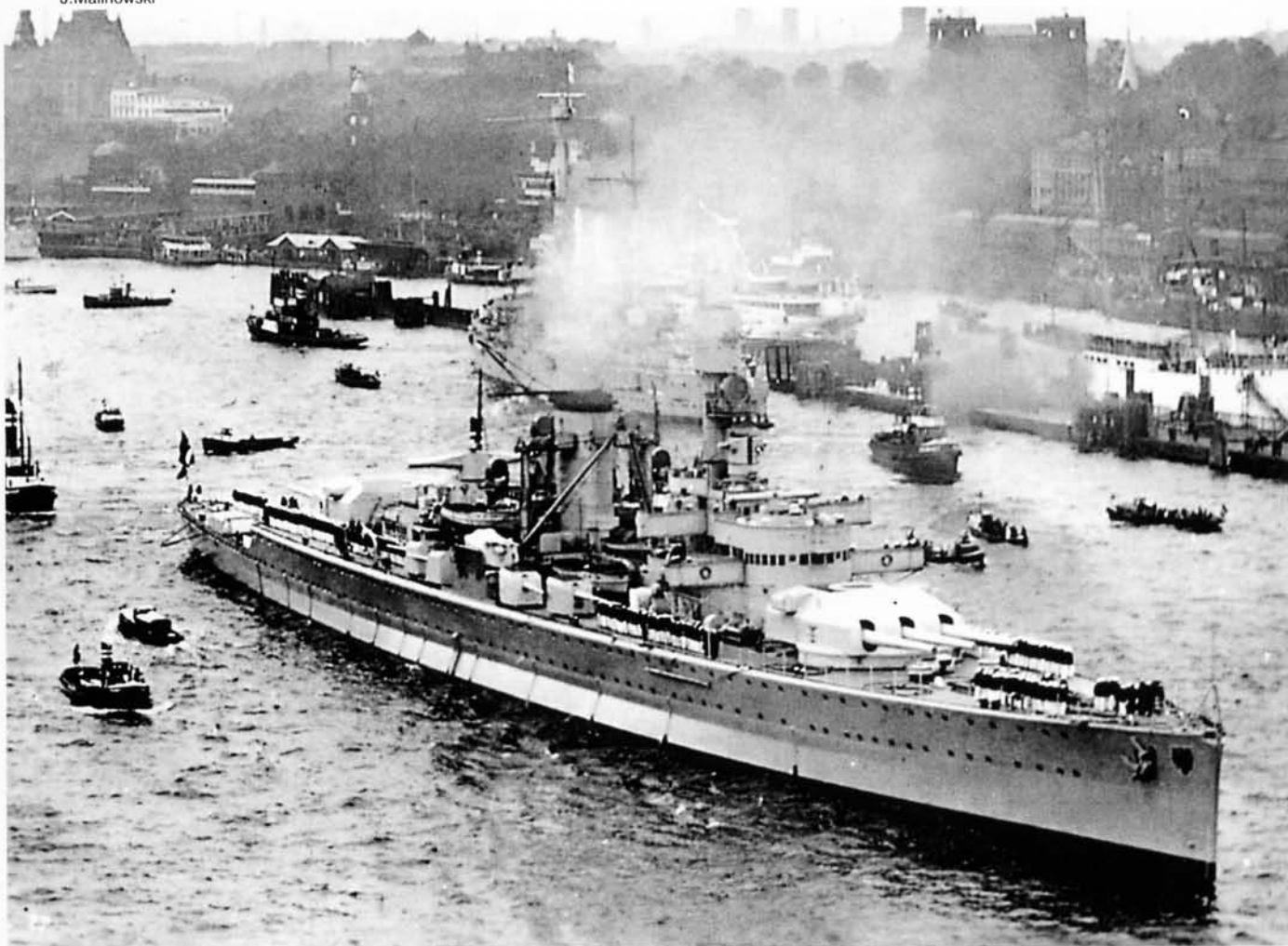


J.Malinowski

"Дойчланд" вскоре после вступления в строй.

J.Malinowski

"Дойчланд" в Гамбурге, май 1934 г.





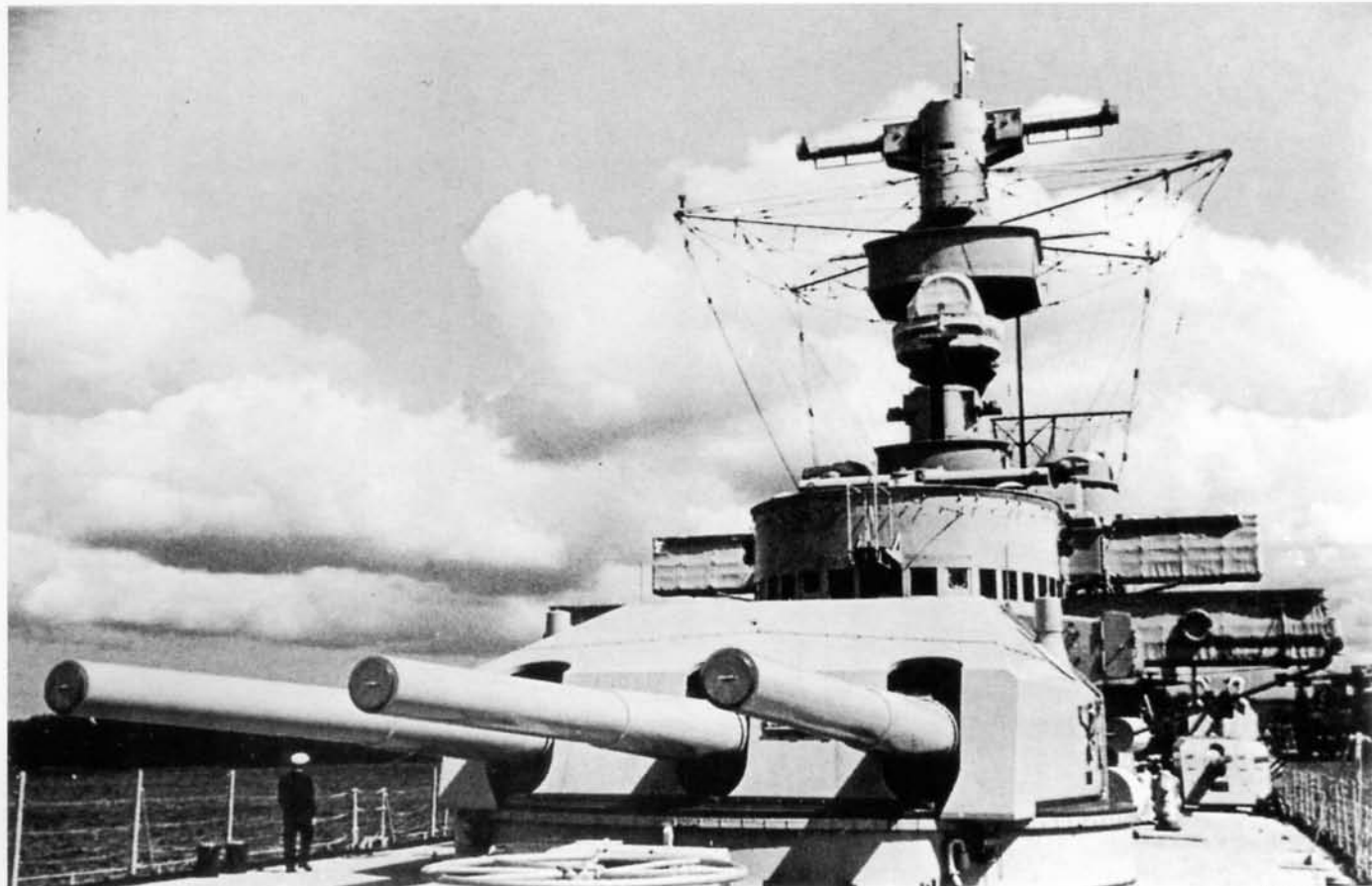
J. Malinowski

“Дойчланд”, 1936 — 1937 гг. При нахождении у берегов Испании корабль нес марки быстрой идентификации, наносившиеся на носовую и кормовую башни.

J. Malinowski

“Дойчланд” в Кильском канале, 1933 г.



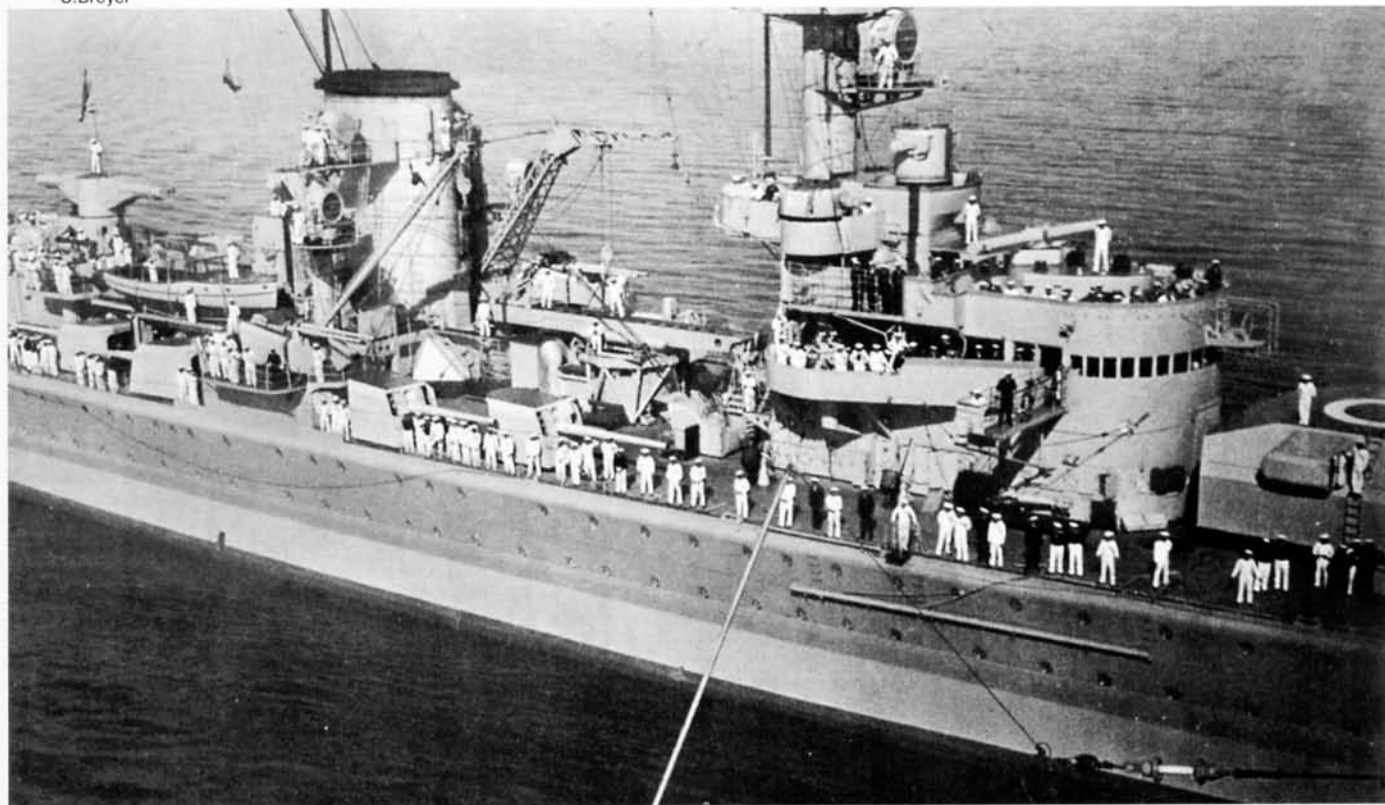


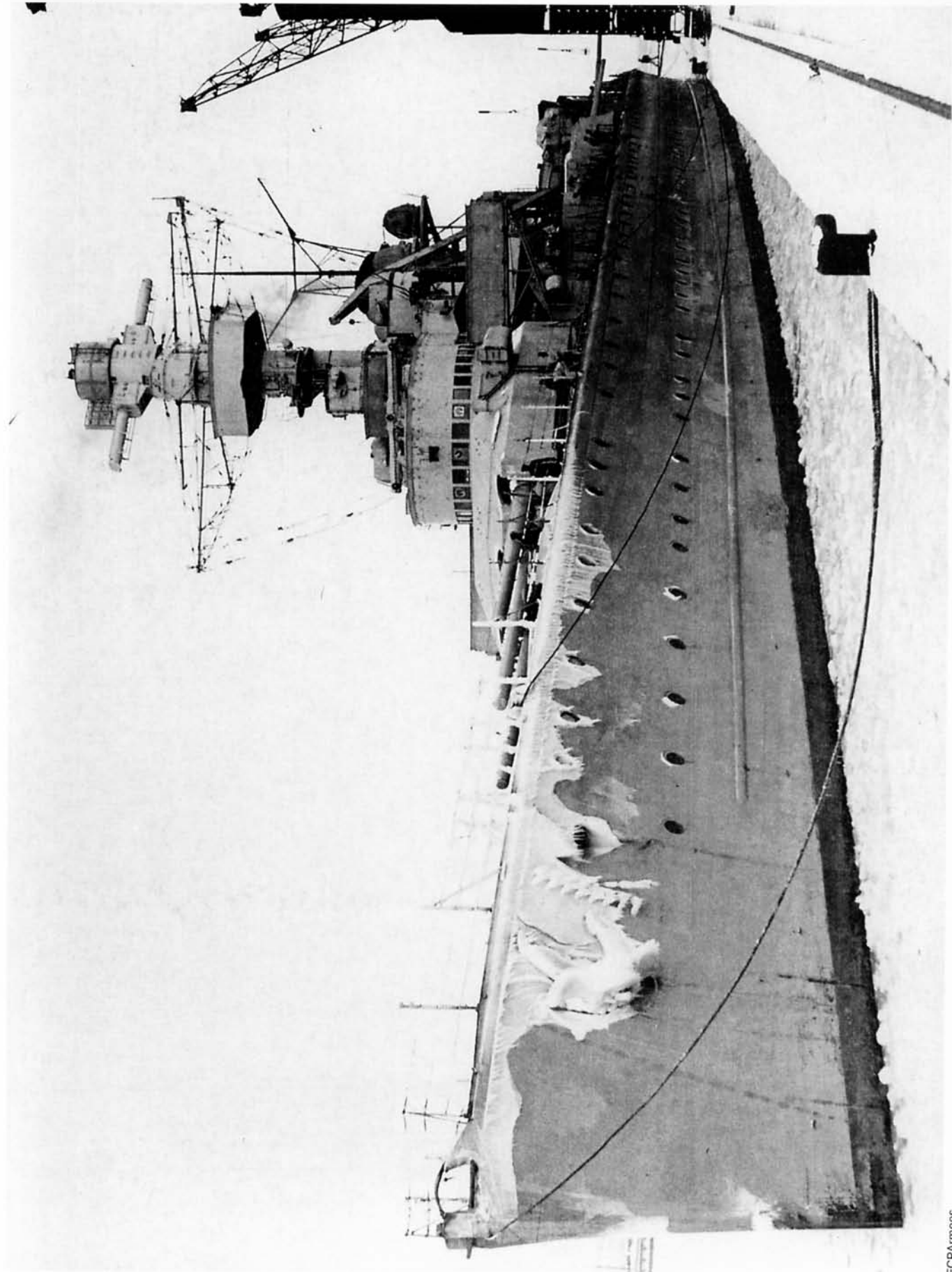
S.Breyer

Носовая башня главного калибра "Дойчланда".

"Дойчланд" вскоре после вступления в строй.

S.Breyer





“Лютцов” (бывший “Дойчланд”) в Готенхафене, зима 1939/40 г.

S.Breyer



"Лютцов", 1940 г.

"Лютцов" в Киле, апрель — май 1941 г.

S.Breyer



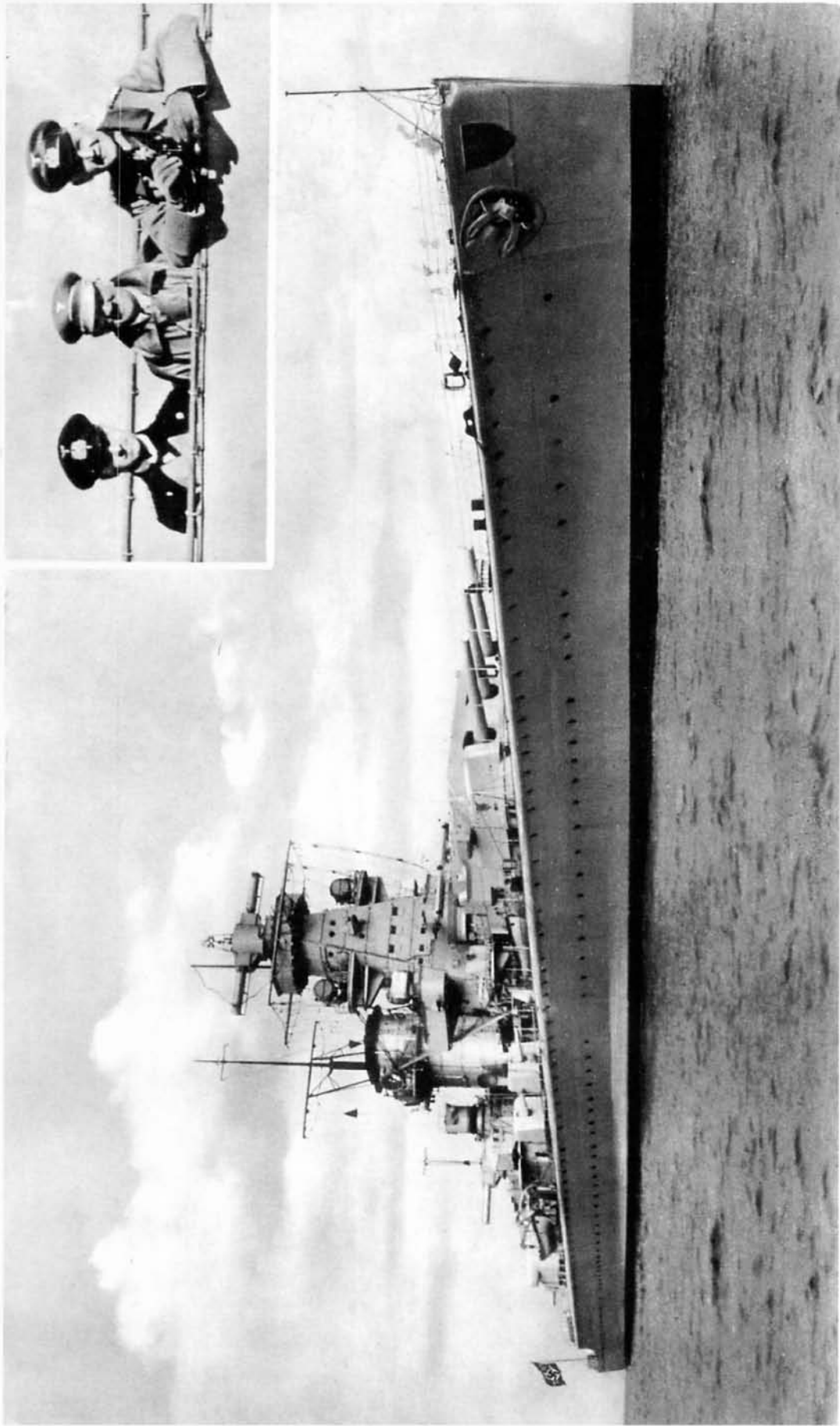
**Взорванная носовая башня
"Лютцова". Снимок сделан
вскоре после капитуляции
Германии.**





“Лютцов”, севший на грунт в гавани Свиномюнде, май 1945 г.

J. Malinowski



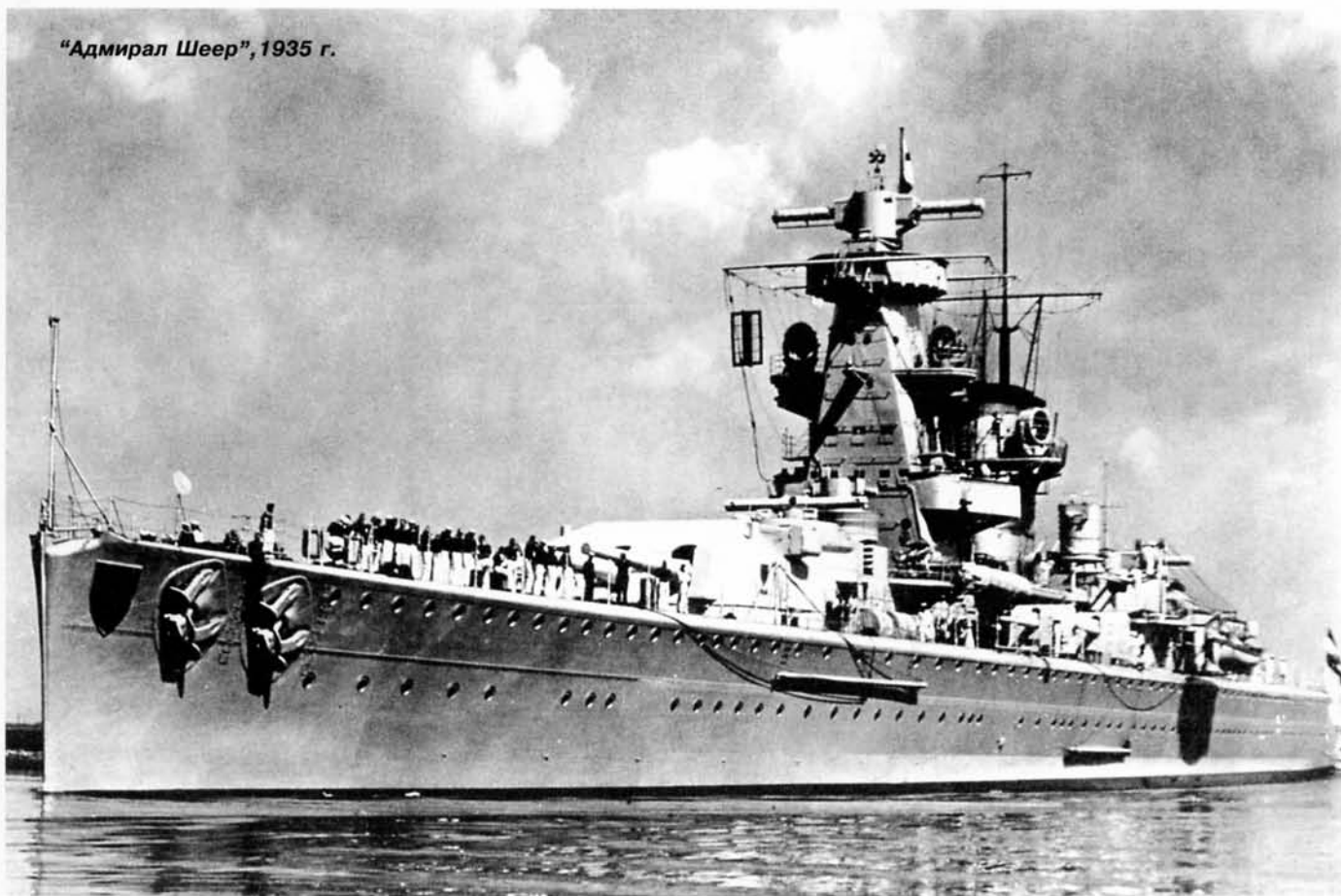
“Адмирал Шеер” — фотооткрытка, выпущенная в честь посещения корабля Гитлером, 1939 г.

*“Адмирал Шеер” на ходовых
испытаниях, 1935 г.*



Фото из коллекции А. Кузнецова

“Адмирал Шеер”, 1935 г.



Warship International

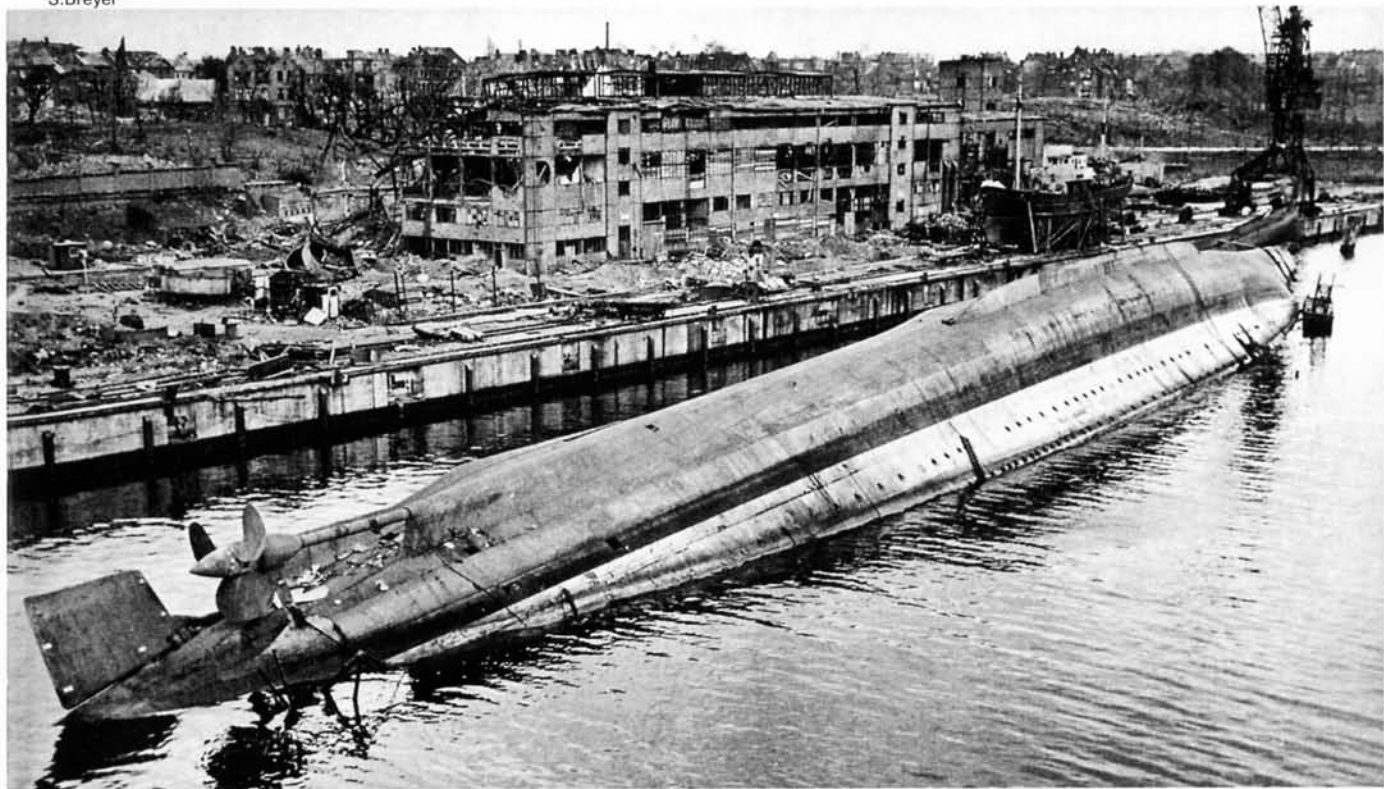
S.Breyer



“Адмирал Шеер” после модернизации, 1940 г.

Перевернувшийся “Адмирал Шеер”, Киль, 1945 г.

S.Breyer

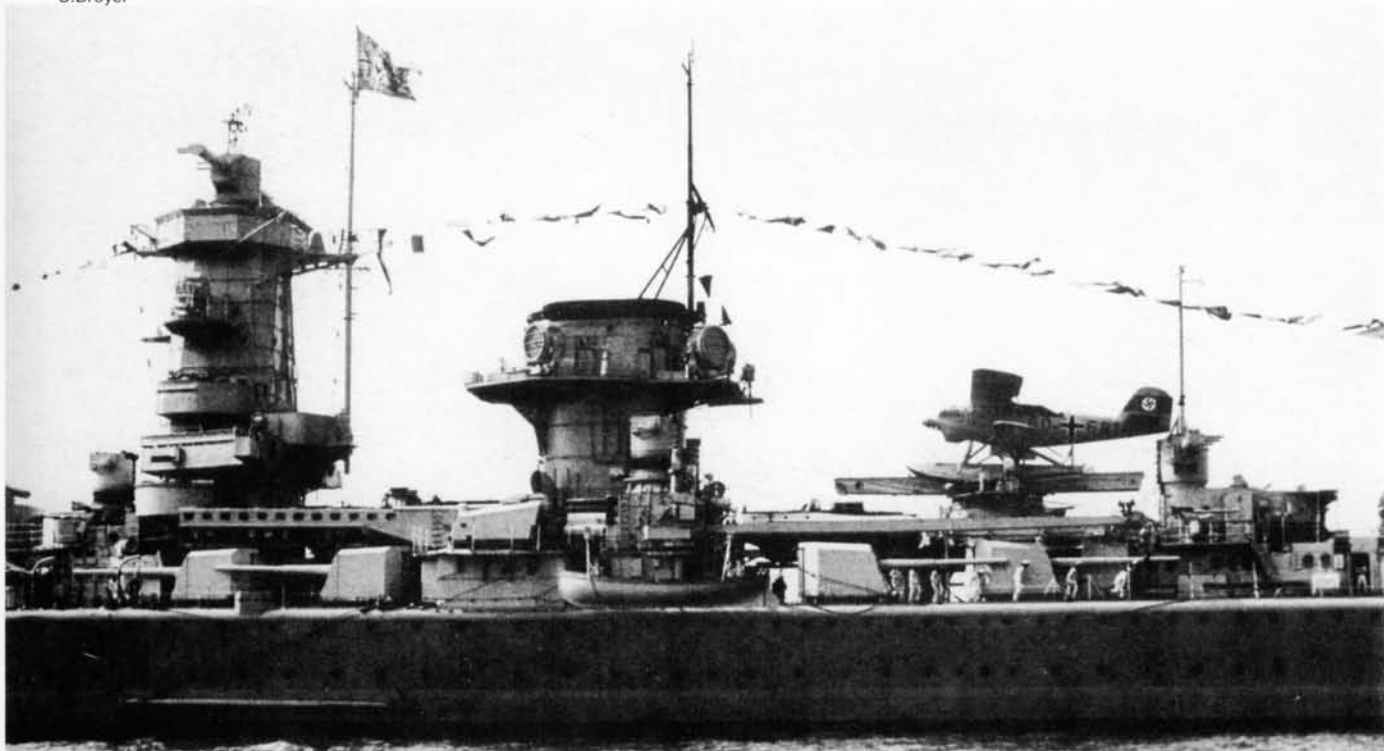




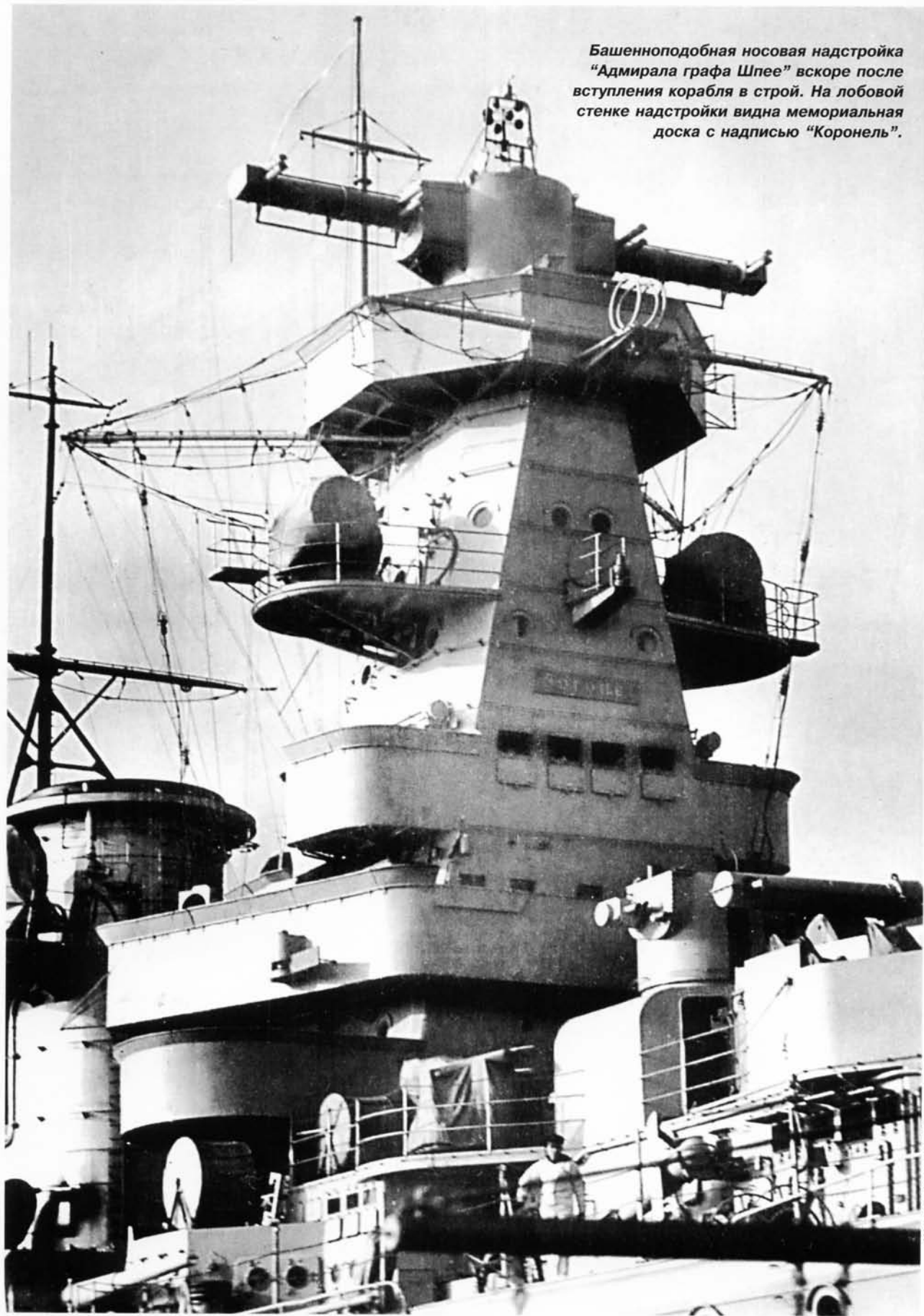
“Адмирал граф Шпее”, 1939 г.

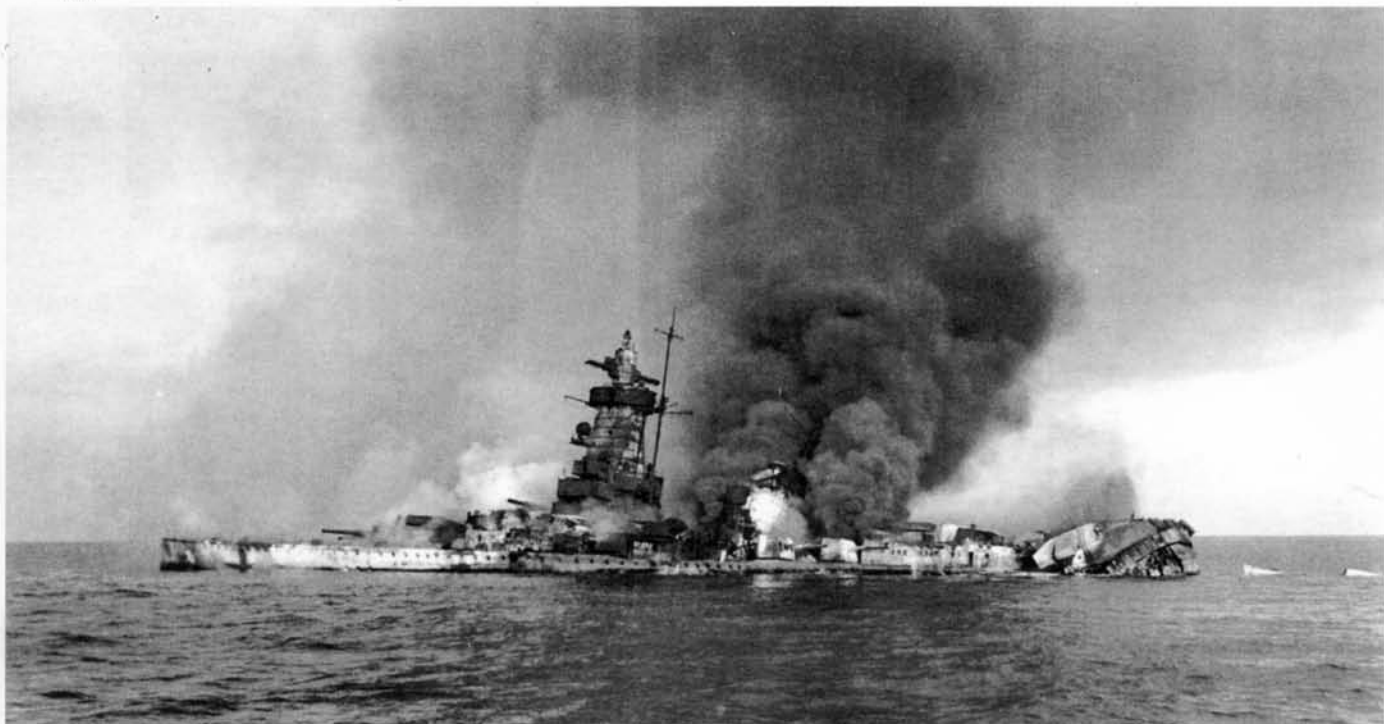
“Адмирал граф Шпее” во время парада на Спитхэдском рейде, май 1937 г.

S.Breyer



*Башенноподобная носовая надстройка
"Адмирала графа Шпее" вскоре после
вступления корабля в строй. На лобовой
стенке надстройки видна мемориальная
доска с надписью "Коронель".*





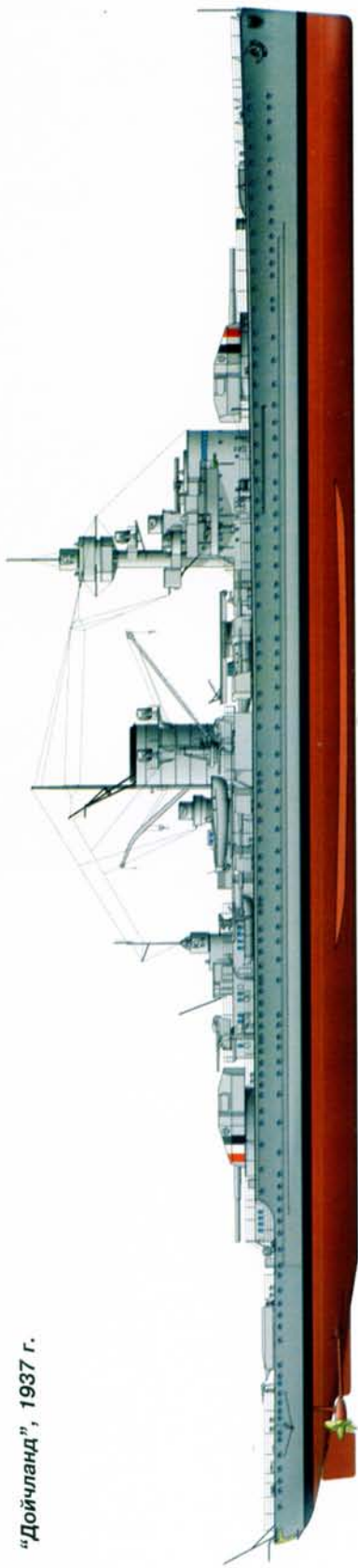
Горящий остов "Адмирала графа Шпее", декабрь 1939 г.



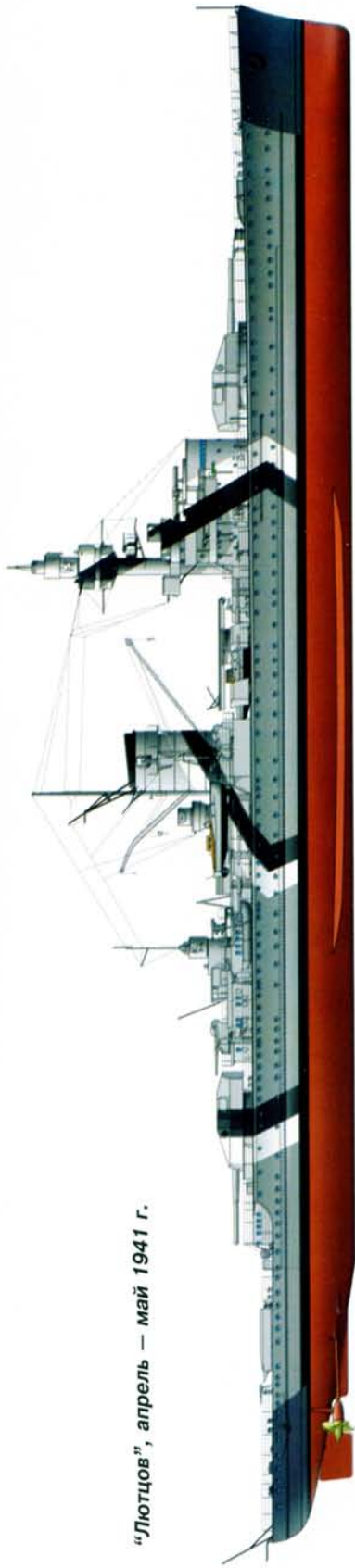
“Адмирал граф Шлеє”
Художник А. Ю. Завякин



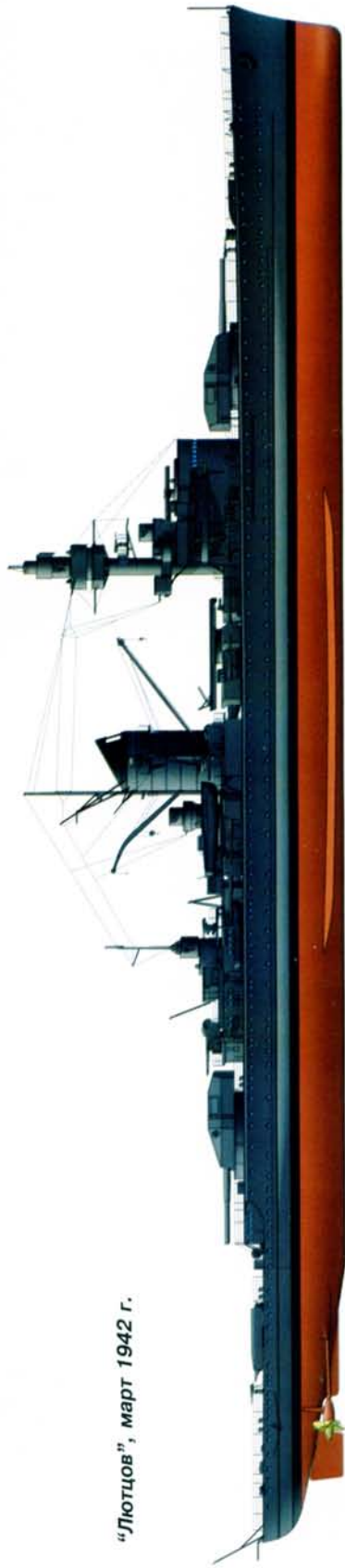
“Дойчланд”, 1937 г.



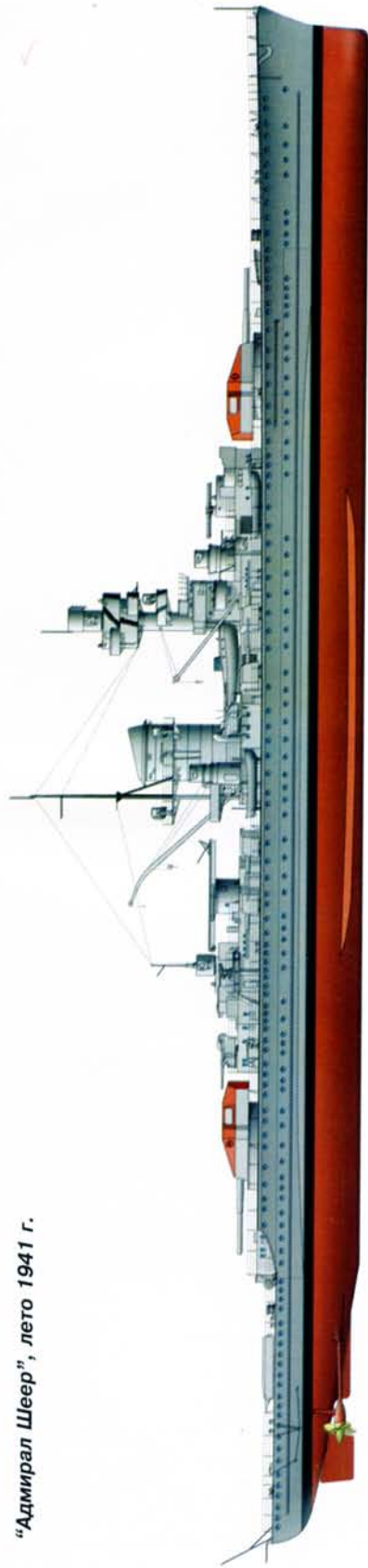
“Лютовцов”, апрель — май 1941 г.



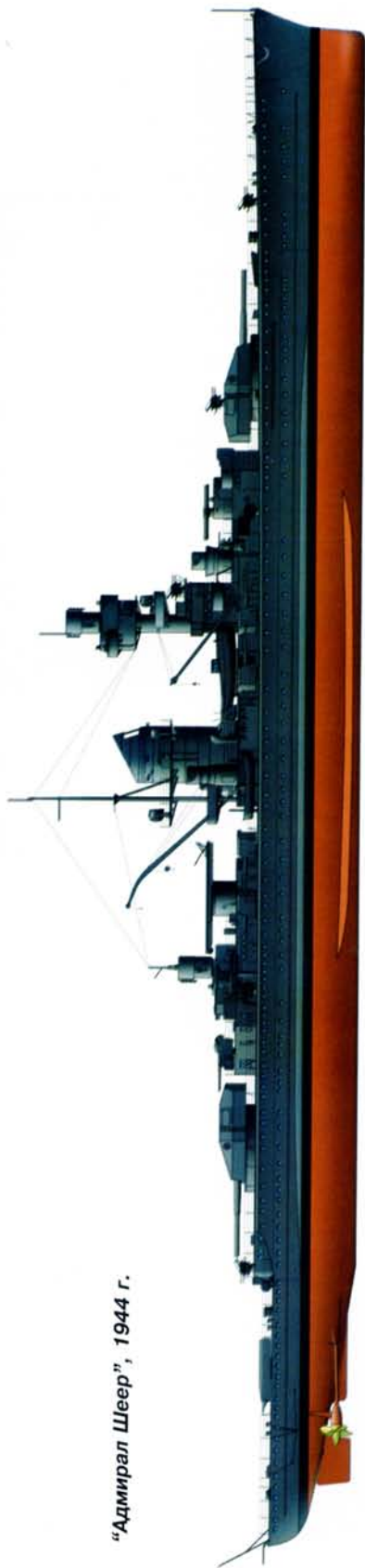
“Лютовцов”, март 1942 г.



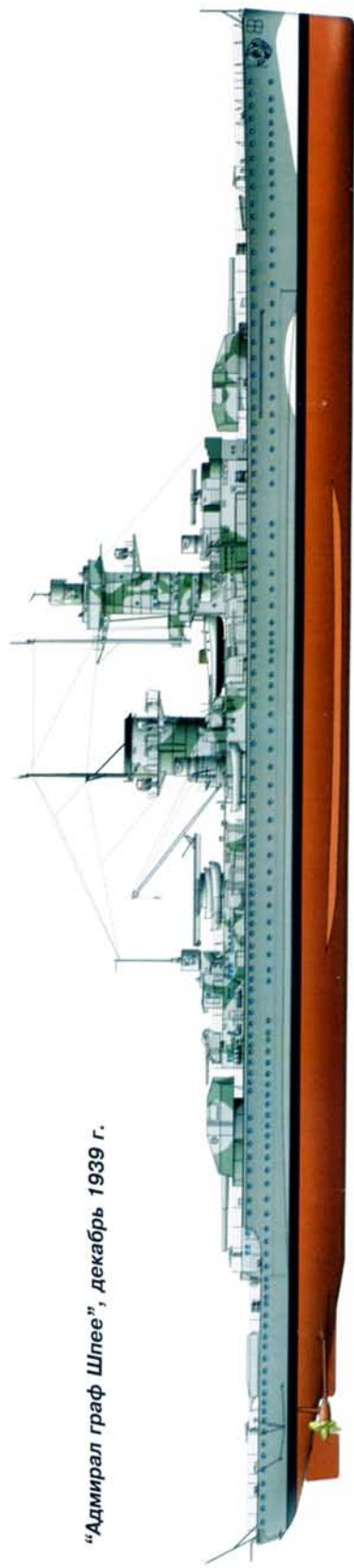
“Адмирал Шеер”, лето 1941 г.



“Адмирал Шеер”, 1944 г.



“Адмирал граф Шлее”, декабрь 1939 г.





150-мм орудие (снимки в левой колонке) и 10,5-м дальномер (снимки в правой колонке) с "карманного линкора" "Адмирал граф Шпее". Они были подняты в конце 1990-х гг. экспедицией, организованной Оксфордским университетом, и ныне находятся