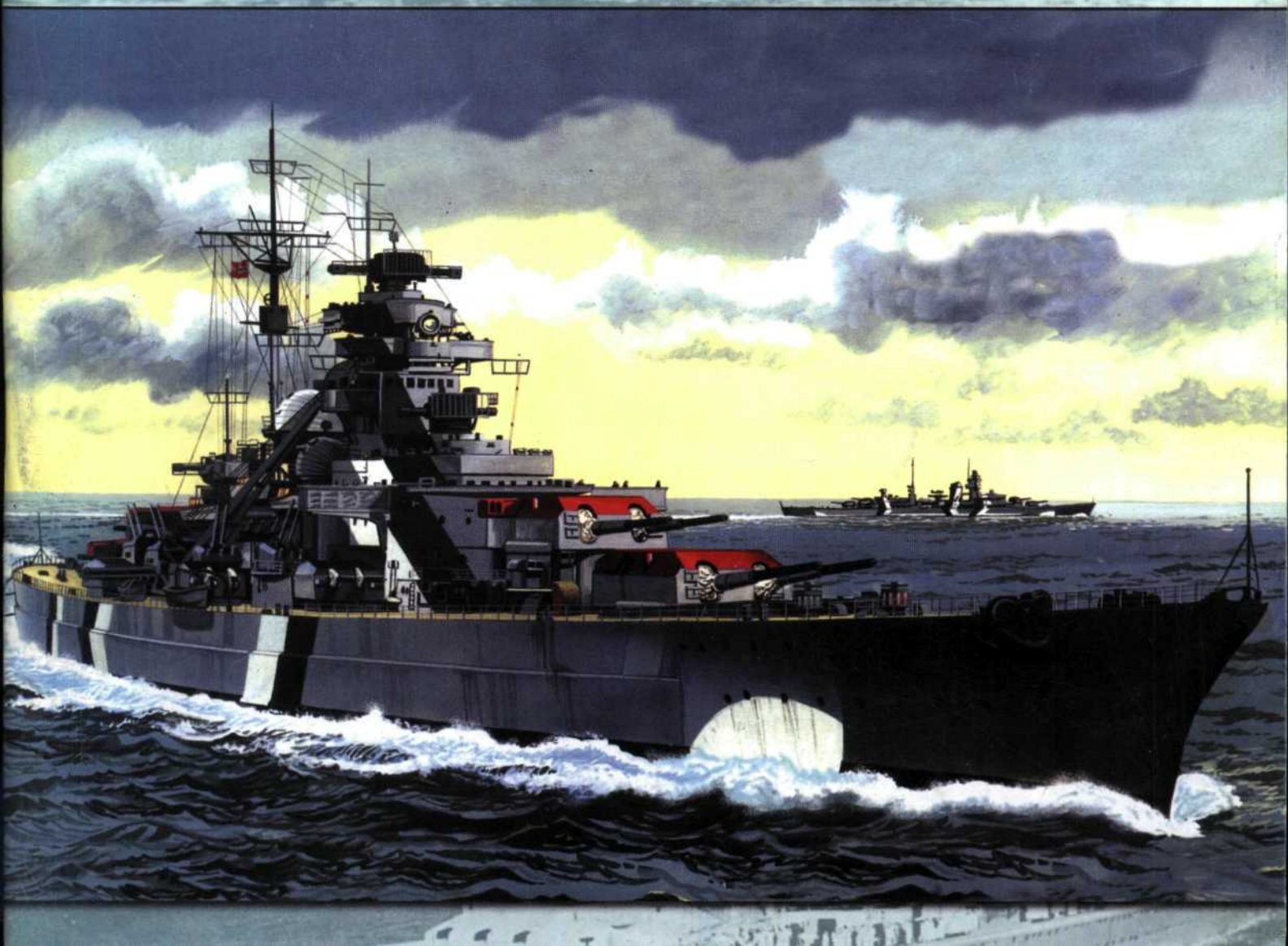


ВОЙНА НА МОРЕ

ЛИНКОРЫ КРИГСМАРИНЕ



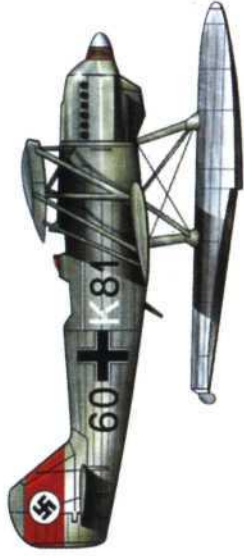
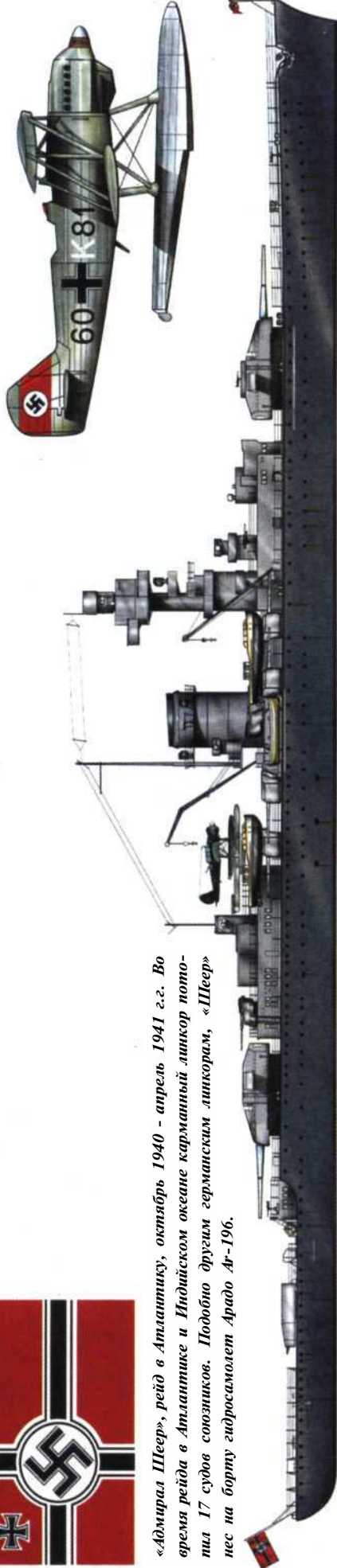
Раггсшифф «Дойчланд», направь у берегов Испании, 1938 г. Корабль полностью окрашен в светло-серый цвет, на башни главного калибра нанесены полосы черного, белого и красного цвета. Гидросамолет He-60C использовался для ведения разведки и корректировки артиллерийского огня. 15 ноября 1939 г. корабль был переименован в «Лютцов».



Геральдический щит на носу броненосца «Дойчланд» (снят в сентябре 1939 г.).

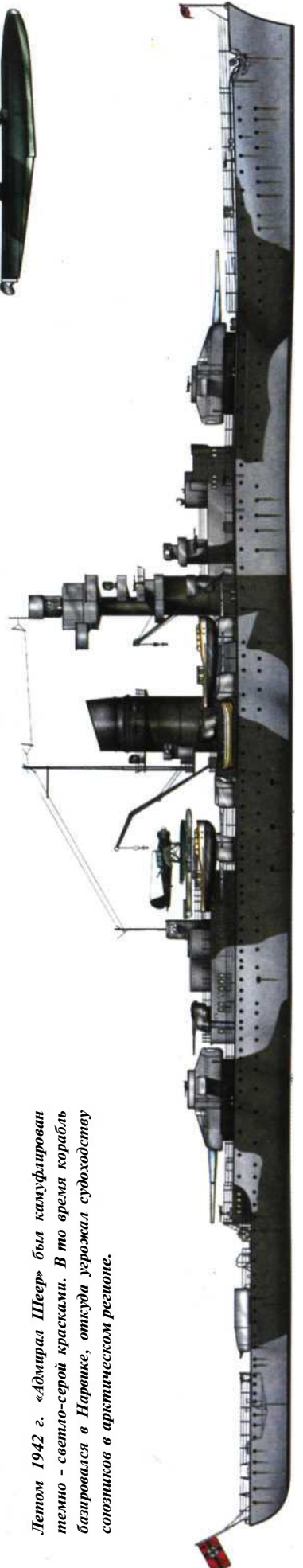


«Адмирал Шеер», рейд в Атлантику, октябрь 1940 - апрель 1941 г.г. Во время рейда в Атлантике и Индийском океане карманный линкор потопил 17 судов союзников. Подобно другим германским линкорам, «Шеер» нес на борту гидросамолет Арado Ar-196.



Эмблема 196-й корабельной авиационной группы (Vogelflugzeuggruppe 196)

Летом 1942 г. «Адмирал Шеер» был камуфлирован темно - светло-серой красками. В то время корабль базировался в Нарвике, откуда угрожал судоходству союзников в арктическом регионе.



Линкоры кригсмарине



«Бисмарк» в Балтийском море, ранняя весна 1941 г. Линкор окрашен по стандартной «балтийской» камуфляжной схеме кригсмарине. Носовая и кормовая оконечности корпуса покрашены в темно-серый цвет, полосы на бортах - черные и белые. Верхние части башен главного калибра - красные, хотя некоторые источники утверждают, что башни в их верхних частях были покрыты слоем краски темно-серого цвета. На заднем плане - тяжелый крейсер «Принц Евгений». Перед прорывом в северную Атлантику в мае 1941 г. (операция «Рейтбунг») «Бисмарк» и «Принц Евгений» были перекрашены.

«Война на море» №3, 2005 г. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов. Редактор-составитель Иванов С. В. При участии ООО «АРС». Лицензия ЛВ №35 от 29.08.97 © Иванов С. В., 2004 г. Издание не содержит пропаганды и рекламы. Отпечатано в типографии «Нота» г. Белорецк, ул. Советская, 14 Тираж: 300 экз.



«Бисмарк» ведет огонь по британскому линейному крейсеру «Худ» и британскому линейному кораблю «Принс оф Уэльс» в ходе скоротечного морского боя, имевшего место в Датском проливе 24 мая 1941 г. Снимок сделан с борта тяжелого крейсера «Принц Евгений» типа «Адмирал Хиппер», который сопровождал «Бисмарк» в ходе операции «Рейнбунд». «Бисмарк» потопил «Худ» и вывел из строя «Принс оф Уэльс», однако один снаряд, выпущенный британским линкором пробил борт «Бисмарка» ниже ватерлинии. В конечном счете, пробоина стала для германского корабля роковой и привела к потоплению «Бисмарка» тремя днями спустя.

Введение

Германский военно-морской флот, кригсмарине, в 1939 г. являлся самым небольшим по численности видом вооруженных сил Германии, занимая скромное третье место после армии и люфтваффе. Германская армия, Неег, в начале войны являлась одной из крупнейших по численности и самой эффективной в мире. Люфтваффе также представляли собой могучую силу, вооруженную самыми современными самолетами и укомплектованную компетентным личным составом. Не стоит забывать про панцерваффе, стараниями которых англичане весной 1940 г. оказались прижатыми к берегу Ла-Манша в Дюнкерке. В 1939 г. и в 1940 г. немцы с полным правом считали свои сухопутные войска, люфтваффе, панцерваффе лучшими в мире. А как же военный флот? Кригсмарине, по крайней мере на бумаге, не входили в число ведущих военных флотов мира. Американские, британские, японские ВМС превосходили военный флот Германии как количественно, так и качественно. Кригсмарине относились в военным флотам «второй линии», вместе с ВМС Франции и Италии.

Отношение к военному флоту в Германии определялось рядом причин культурно-исторического характера.

- Военно-морской флот Кайзеровской Германии накануне первой мировой войны представлял собой весомую силу, способную составить конкуренцию Великобрита-

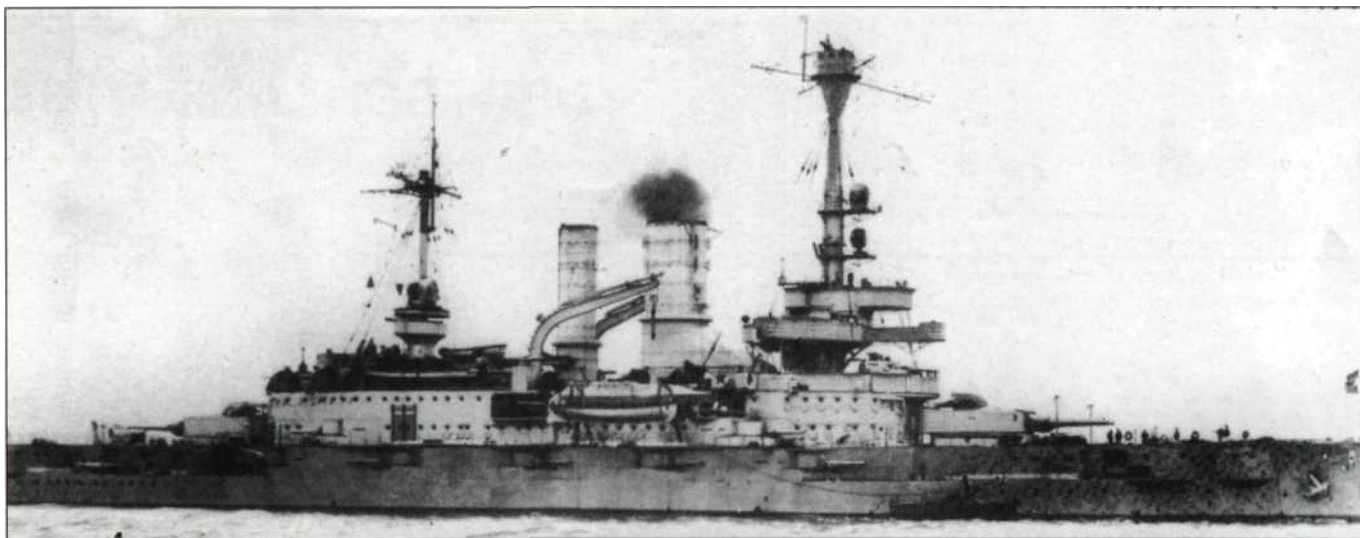
нии в борьбе за господство в Мировом Океане. Германия, как известно, Первую мировую войну проиграла, а Версальский договор наложил серьезные ограничения на рост военно-морской мощи Германии, практически поставив крест на возрождении кригсмарине. В составе военного флота Веймарской республики союзники-победители разрешили оставить только несколько древних линкоров, легкие крейсера и легкие корабли.

- Германский фюрер Адольф Гитлер, руководивший возрождением военной мощи Германии, родился в Австрии, стране сугубо сухопутной. Гитлер не понимал и даже боялся моря. За всю свою жизнь фюрер не провел на борту корабля и нескольких часов.

- Идеология возглавляемой Гитлером нацистской партии базировалась на двух «китах» - антисемитизме и антикоммунизме. Наци пришли к власти в Германии в 1933 г. только потому что коммунисты и социалисты Германии не сумели между собой договориться. Между тем, социалистам симпатизировали многие известные в Германии военные. В офицерской среде кригсмарине демократические настроения имели самое широкое распространение. Не стоит забывать и восстание германских «братишек» на кораблях кайзеровского флота в октябре 1918 г. Ситуация в кайзеровском флоте в тот период являлась зеркальным отражением Балтфлота, крупные корабли которого на всю войну не сделали ни одного выстрела. Экипажи разболтались, после чего матросы озаботились социальной спра-

ведливостью и «текущим моментом». После Ютландского сражения 1916 г. с британским флотом, крупные корабли Флота Открытого моря тоже не выходили в моря. Экипажи занялись текущим моментом. С точки зрения Гитлера восстание на флоте в октябре 1918 г. являлось ни чем иным как попыткой коммунистического путча.

- После прихода к власти нацисты устроили самую настоящую чистку среди офицерского состава военного флота, сменив в 1935 г. его название с рейхсмарине на кригсмарине. До 1 января 1921 военный флот именовался Кайзеррише Марине, с 1 января 1921 г. по 21 мая 1935 г. - Рейхсмарине. В Рейхе стали считать 1935 г. годом рождения нового германского военного флота. Тем не менее, флот так и не стал нацистским, в отличие от тех же люфтваффе или панцерваффе. Личный состав вермахта, не смотря на многочисленные оговорки, в целом быстро адаптировался к нацистской идеологии. Не стоит забывать - кадры СС во многом черпались в армейской среде. Во главе люфтваффе стоял Герман Геринг, сам собой тот еще наци. Панцерваффе вообще не имели «до нацистской» истории. И только во флоте сохранилась ностальгия по старой, доброй, справедливой и миролюбивой Германии кайзера Вильгельма. Только во флоте служили офицеры старой закваски, не утратившие рыцарского духа. Не самую последнюю роль в таких настроении сыграло снижение роли флота в вооруженных силах Рейха, в то время как при кайзере Флот Ок-



Версальский договор позволял иметь в составе военно-морского флота Германии лишь несколько линкоров додредноутного типа и немного кораблей малых классов. Эти силы годились только для защиты побережья. Новейшим среди старых броненосцев был «Шлезвиг-Гольштейн», вступивший в строй в 1906 г. и прошедший в 20-е годы модернизацию, в ходе которой две передних трубы заменили одной и установили более короткую фок-мачту.

рытого моря действительно представлял собой силу мирового масштаба. Только в кригсмарине среди личного состава на официальном уровне не было принято нацистское приветствие в виде вскинутой вверх правой руки вопля «Хайль». Тут продолжали по доброму отдавать честь, прикладывая ладонь к головному убору.

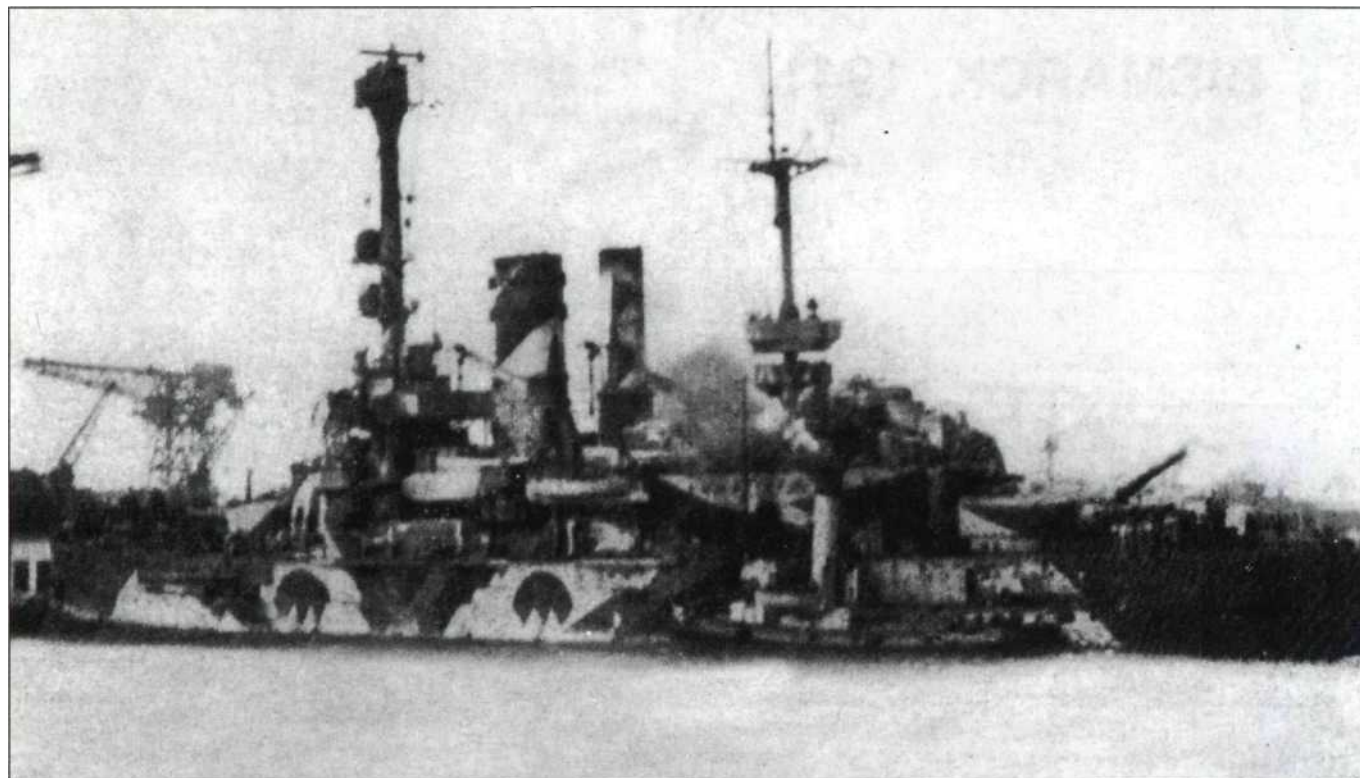
Итак, в начале 30-х годов военный флот оказался в Германии на вторых, если не на третьих - четвертых ролях. В этом заключались определенные плюсы. Союзники уделяло мало внимания на военный флот Германии, считая его возрождение делом

почти невозможным: очень трудным и крайне длительным. В Лондоне полагали, что германский флот не скоро будет способным помериться с британскими силами в классическом морском сражении. Лидеры кригсмарине, в свою очередь, также не могли рассчитывать на пополнение в виде линкоров и тяжелых крейсеров, достаточного для проведения второго Ютландского сражения.

Перед новыми кригсмарине встали те же самые проблемы, которые когда-то пришлось решать командованию кайзеровского флота. Проблема первая: Германия не имела открытого выхода в Океан. Основные

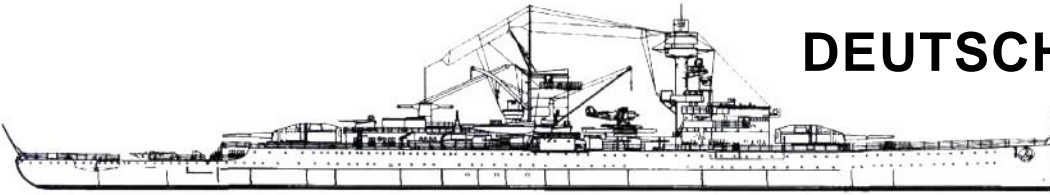
порты - Вильгельмсхафен, Бремен, Гамбург и Киль - расположены на побережье Северного и Балтийского морей. Все маршруты в Атлантику, ведущие из этих портов, легко контролируются англичанами. Германские корабли могли прорваться в Атлантику только через Ла-Манш или между Норвегией и Шотландией. Такие прорывы представляли собой трудновыполнимую задачу даже в годы Первой мировой войны, а с развитием авиации они становились почти невозможными.

Проблемой второй стало определение класса, потребных новому германскому флоту, кораблей и их характеристик. От ко-

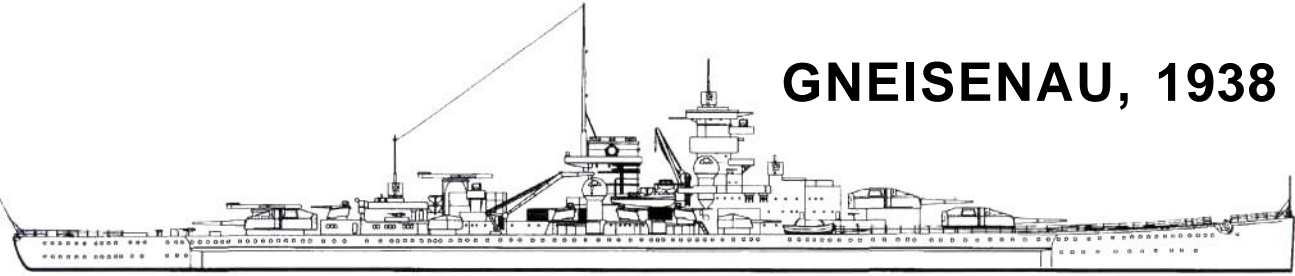


«Шлезвиг-Гольштейн» произвел первые выстрелы во Второй мировой войне, обрушив огонь своих орудий на Данциг (Гданьск). Этот же древний корабль в числе последних обстреливал наступающие советские войска в мае 1945 г. Всю войну корабль прослужил в качестве учебного, базируясь в Готенхафене (Гдыня), иногда старый линкор использовали как ледокол, благо ледовый покров в западной части Балтики толстым не бывает. Цвета камуфляжа «Шлезвиг-Гольштейна» установить не удалось, скорее всего - белый, серый, зеленый и коричневый. Именно такими красками обычно камуфлировались действовавшие на Балтике корабли кригсмарине.

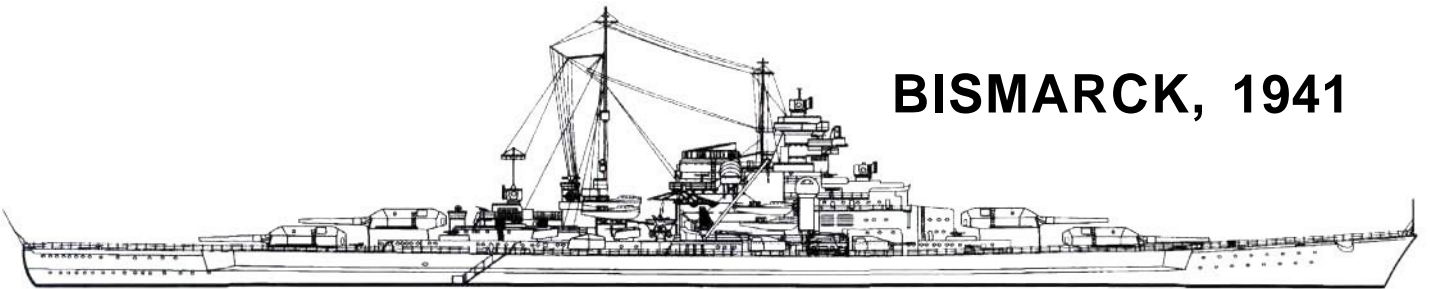
DEUTSCHLAND, 1938



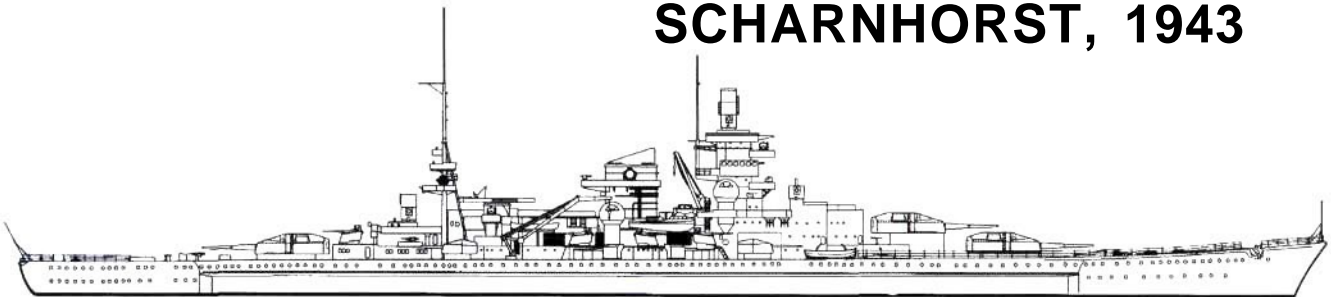
GNEISENAU, 1938



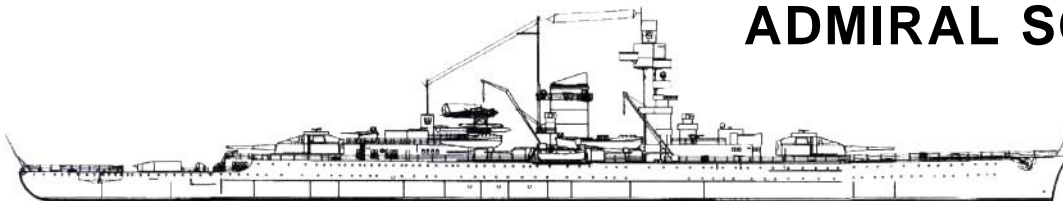
BISMARCK, 1941



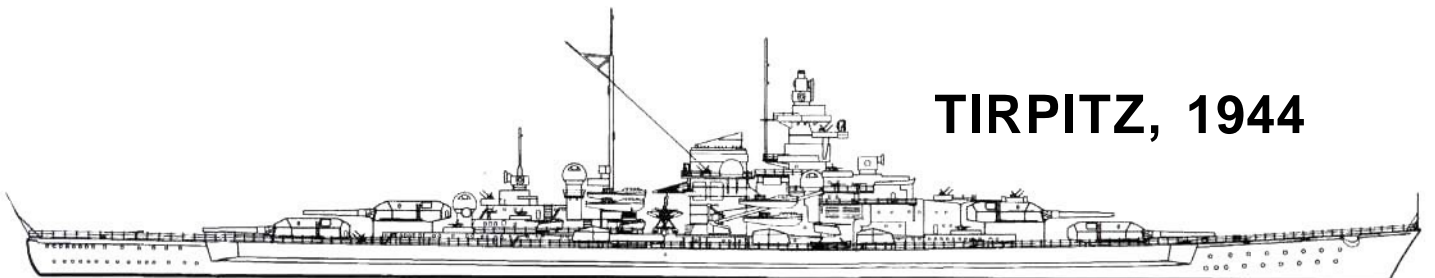
SCHARNHORST, 1943

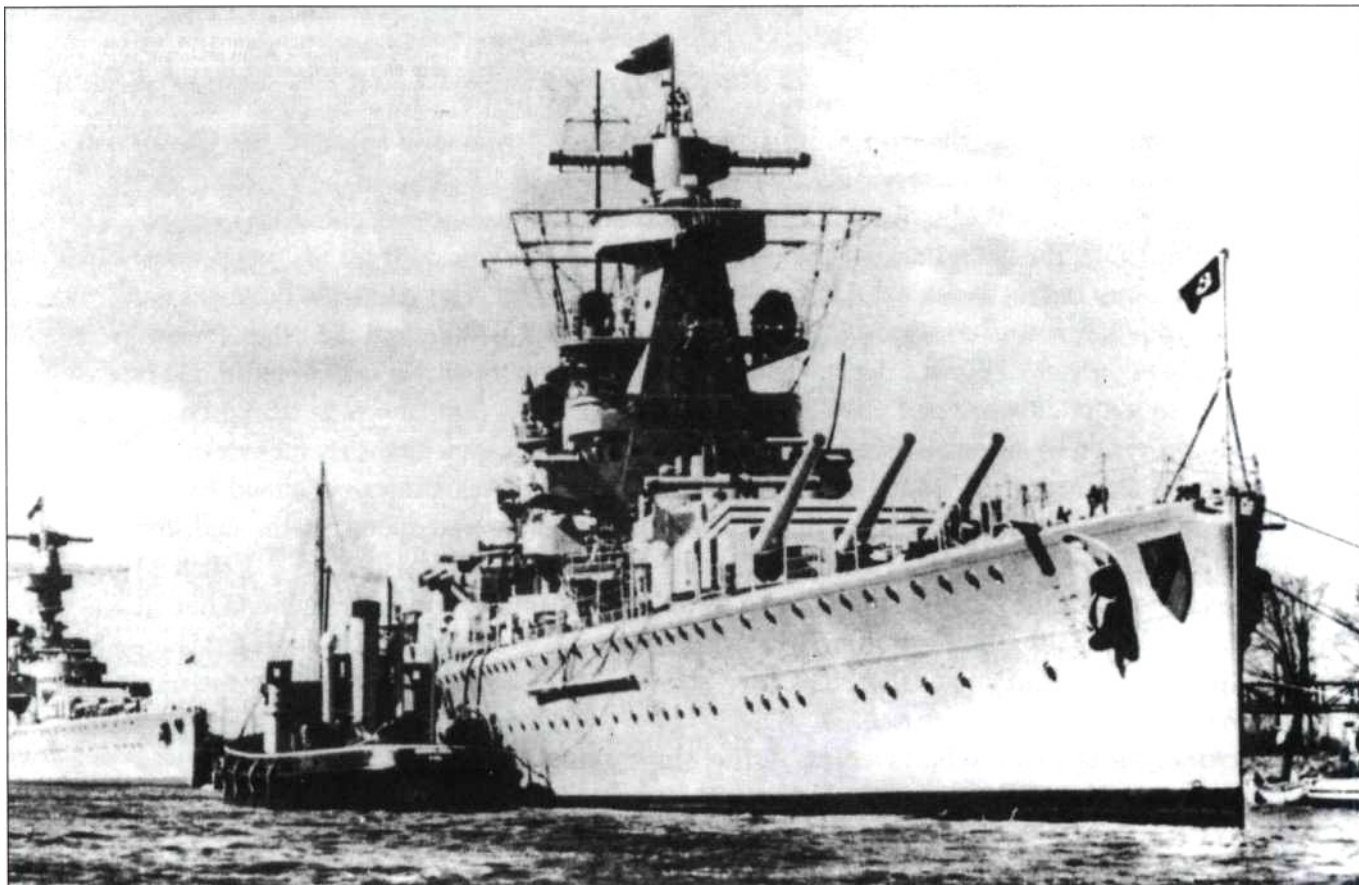


ADMIRAL SCHEER, 1944



TIRPITZ, 1944





«Адмирал Шеер» (на переднем плане) и «Дойчланд», на крыши башен главного калибра нанесены полосы красного, белого и черного цвета. Такими полосами обозначались германские корабли, которые патрулировали испанские воды, пока на Пиренеях бушевала гражданская война. Корабли Германии, Великобритании и Франции препятствовали подвозу вооружения и военной техники в Испанию морем. Германии был отведен для патрулирования участок в Средиземном море, через которые Италия снабжала морем Франко - лиса охраняла сыр.

раблей требовалась большая автономность, мощное вооружение, универсальность в плане выполнения задач. Представлялось, что такие корабли не станут принимать участия в крупномасштабных морских сражениях, а будут действовать по одиночке в качестве рейдеров или же отрядами по два - три корабля.

В начале нацистской эры многие полагали, что Гитлер не станет отказываться от соблюдения ограничений, наложенных Версальским договором на строительство вооруженных сил Германии. Версальский договор устанавливал, в частности, предельный тоннаж, весьма по мировым меркам скромный, для кораблей военно-морского флота Германии. Вплоть до начала Второй мировой войны, а если точнее - до нападения японцев на Перл-Харбор 7 декабря 1941 г. флот был ограничен в количестве линкоров и калибре орудий главного калибра, устанавливаемых на тяжелых кораблях. По мнению командования кригсмарине, такой флот не имел шансов на равных соперничать с британском флотом в классическом морском бою. По количеству кораблей кригсмарине значительно уступали даже Флоту Открытого мира императора кайзера Вильгельма II.

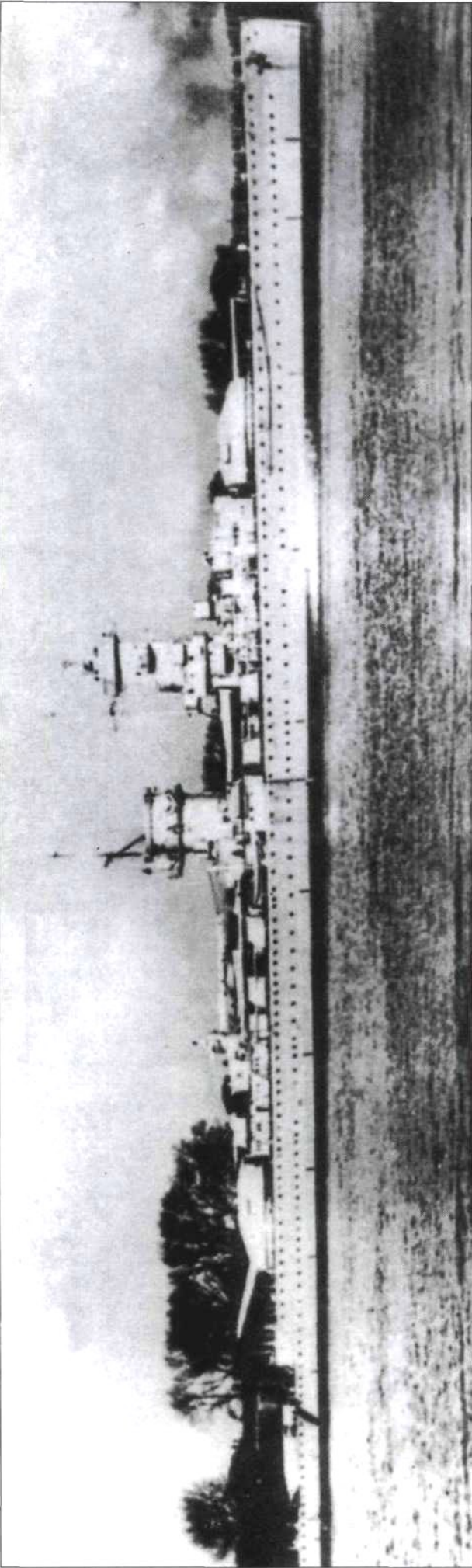
В сложившихся условиях цели и задачи германских линкоров представлялись весьма ограниченными. На характер задач, которые ставились перед линкорами, большое

влияние оказали тактико-технические характеристики кораблей. Итак, перед линкорами кригсмарине могли быть поставлены следующие задачи, характер которых являлся бы определяющим при выборе ТТХ кораблей:

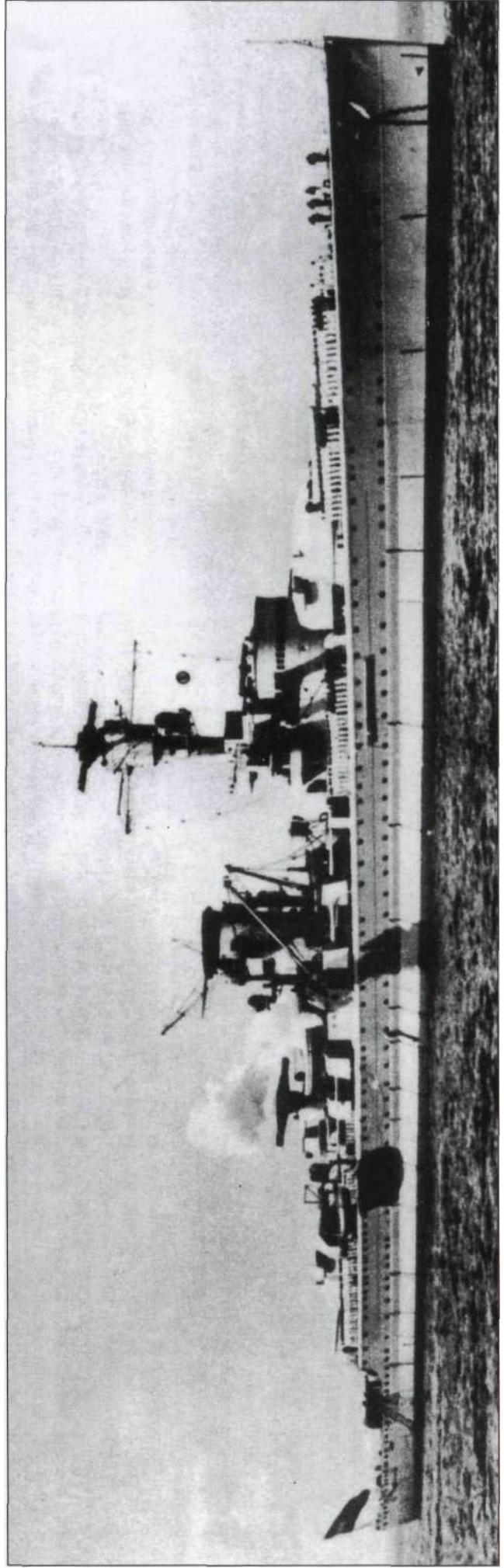
- Береговая оборона. Корабли береговой обороны предназначены для защиты побережья приморских государств, они не должны подпускать к своим берегам любые корабли противника. Данную задачу способны выполнять корабли сравнительно небольшого водоизмещения, которым не нужна ни высокая скорость, ни большая автономность; мореходность также не относится к числу основных приоритетов - в случае сильного шторма такие корабли всегда могут укрыться в ближайшем порту. Кораблям береговой обороны не требуется многочисленная артиллерия, но вооружать их следует исключительно мощными орудиями, способными быстро и качественно утопить любого противника. В отношении бронезащиты кораблей береговой обороны существовало две школы. Представители одной настаивали на необходимости сведения бронирования к минимуму с целью уменьшения водоизмещения кораблей. Потопленные у берега небольшой корабль не так уж сложно поднять и снова ввести в строй. Другие теоретики в пику первым делали ставку на броню как средство повышения выживаемости корабля в бою.

- Рейдеры. От таких кораблей требовалась высокая скорость плавания, отличная мореходность, огромные дальность и автономность. По вооружению рейдеры должны были превосходить корабли береговой обороны. Рейдер должен был иметь шансы на победу в морском сражении с крейсером противника, а значит по вооружению и бронированию превосходить не только корабли береговой обороны, но и крейсера. В то же время, скорость позволяла рейдеру уйти от линкора.

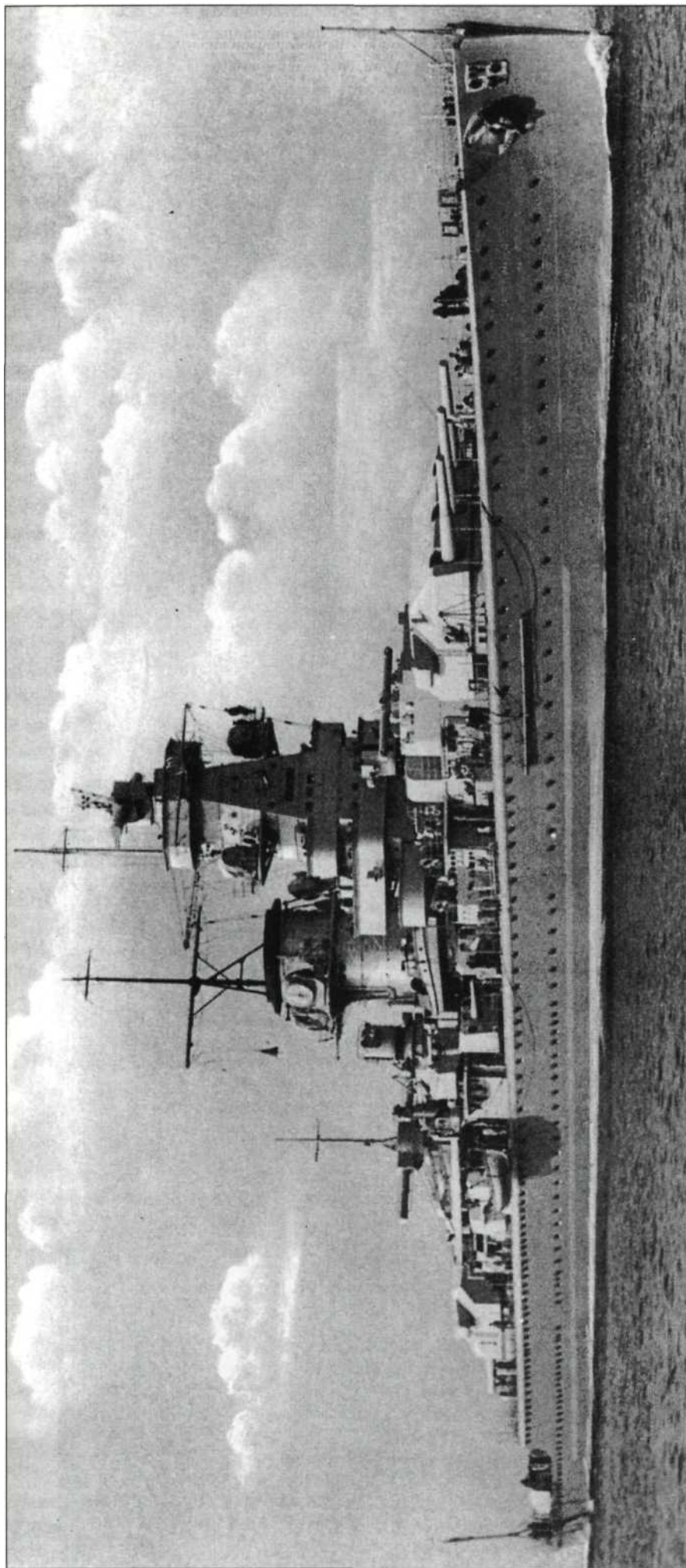
- Fleet-in-being. Труднопереводимое, но всем понятное английское выражение - флот воеет самим фактом своего существования, не ввязываясь в сражения. Такой стратегии придерживалось командование Флота Открытого моря в годы Первой мировой войны, когда германский флот количественно уступал британскому. Немцы сумели построить немалое количество дредноутов, по своим боевым качествам даже превосходивших британские, однако численность современных линкоров в составе Флота Открытого моря составляла всего 2/3 от численности дредноутов Гранд Флита. Германские линкоры почти не выходили в море, но одним фактом своего существования доставляли британским адмиралам постоянную головную боль. Все операции британский флот был вынужден проводить с учетом возможности появления грозного противника в лице дредноутов Флота От-



Экипаж карманного линкора «Дойчланд» выстроился вдоль бортов, снимок сделан через три дня после вступления корабля в строй рейхсмарине, которое произошло 4 апреля 1933 г. Длинный скоростной корабль с высоким бортом смотрится очень впечатляюще. Амураж завершает трюхорудийные башни главного калибра. Красиво, но слабая броня «Дойчланд» и его «систер-шипов» не оставляла этим кораблям шансов на победу в морском бою с крупными кораблями. Катапульту для самолета на «Дойчланд» установили в 1935 г.



«Адмирал Шеер» вступил в строй в конце 1934 г. Корабль того же проекта, что и «Дойчланд», «Шеер» отличался от головного броненосца в серии формой передней надстройки кортуса, которая была крупнее и сдвинута дальше от носа. «Шеер» с самого начала был оборудован катапультной для самолета.



«Адмирал граф Шнее» в походе у побережья Германии вскоре после своего вступления в строй, состоявшегося 6 января 1936 г. Он был чуть крупнее и чуть лучше защищен броней по сравнению со старшими «сестричками». Все линкоры «Дойчланд» изначально имели прямые носы, которые сильно заливались на больших скоростях хода или при бурном волнении моря. Перед японным кляузом на борту корабля нанесено изображение родового герба адмирала Максимилиана графа фон Шнее. Шнее в годы Первой мировой войны командовал эскадрой крейсеров в Восточной Азии. Большинство германских кораблей в мирное время несли на бортах подобную геральдику.

крытого моря. Корабли, построенные согласно стратегии Fleet-in-being, как минимум, не должны уступать лучшим кораблям противника. В начале 30-х годов для таких кораблей принимались следующие параметры: водоизмещение - порядка 35 000 т, скорость - 25 узлов, главный калибр - 14 - 16 дюймов, бронезащита - от снарядов калибра 14-16 дюймов.

Как уже отмечалось, союзники в Версале наложили серьезнейшие ограничения на строительство военного флота в Германии. Фактически, соблюдая ограничения, немцы не смогли бы построить ни одного современного крупного боевого корабля. Ограничения однако разрешали Германии строить новые корабли, предназначенные для замены линкоров 20-летнего возраста, но водоизмещение «кораблей-заменителей» ограничивалось 10 000 т, а главный калибр корабельной артиллерии 280 мм (11 дюймов). Перед германскими конструкторами стояла сложнейшая задача добиться приемлемого компромисса в сочетании знаменитой триады «вооружение, защищенность, мощность силовой установки». Увеличение одного из трех данных параметров немедленно ухудшало два других. Даже увеличение водоизмещения не решало всех проблем, так как с ростом водоизмещения растут размерения корабля, броню приходится «размазывать» по большей площади - она становится тоньше. Если же сохранить бронирование на прежнем уровне - опять растет водоизмещение, падает скорость или требуется поднимать мощность силовой установки, что вновь влечет за собой рост водоизмещения.

Требовалось установить наивысшие приоритеты относительно ТТХ кораблей. Труд установления приоритетов взяло на себя командование кригсмарине. В результате в Германии накануне и в годы Второй мировой войны строились линкоры трех типов, предназначенные для решения разных стратегических задач:

- типа «Дойчланд». Больше всего корабли этого типа подходят к кораблям береговой обороны, но могли быть использованы в качестве рейдеров в силу значительной дальности плавания и сильного вооружения.

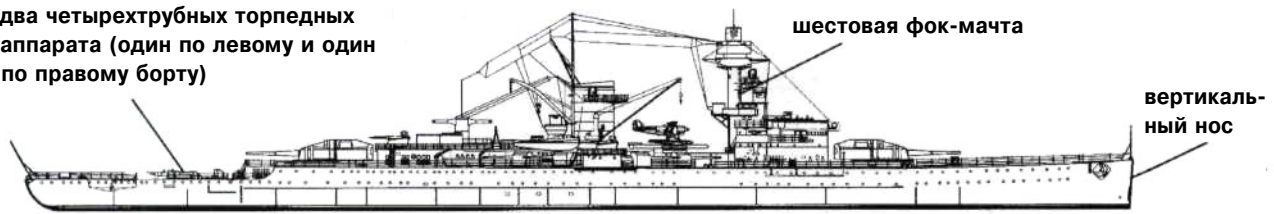
- типа «Шарнхорст». Чистые рейдеры, представляли собой развитие кораблей типа «Дойчланд». Обладали высокой скоростью, а по вооружению превосходили все корабли, которые могли их догнать.

- типа «Бисмарк». Быстроходные линкоры, сопоставимые по своим характеристикам с лучшими линкорами мира и превосходящие британские линкоры типа «Кинг Георг V».

Война показала, что все попытки Германии построить мощный военно-морской флот оказались бесполезным перед ростом воздушной мощи союзников. Вторая мировая война вообще перевернула последнюю страницу в истории линкоров. Главным калибром военно-морских

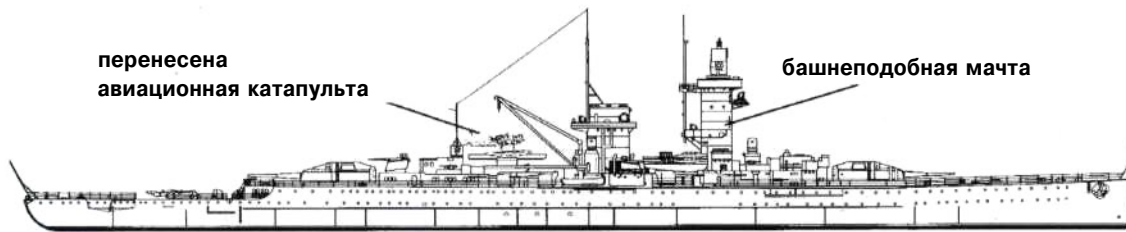
DEUTSCHLAND, 1938

два четырехтрубных торпедных аппарата (один по левому и один по правому борту)



ADMIRAL GRAF SPEE, 1939

перенесена авиационная катапульта



ADMIRAL SCHEER, 1944

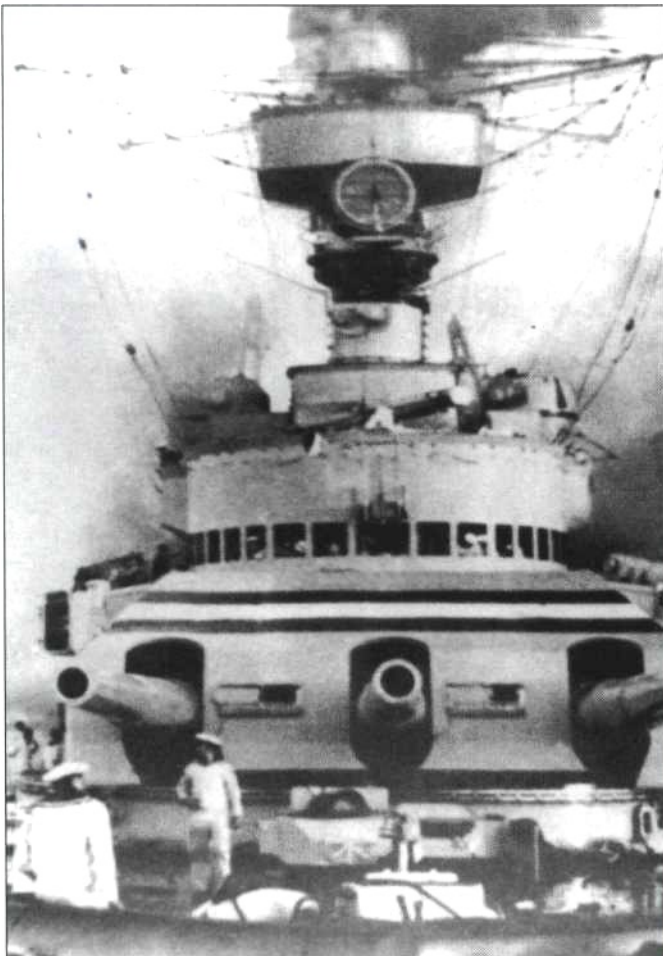
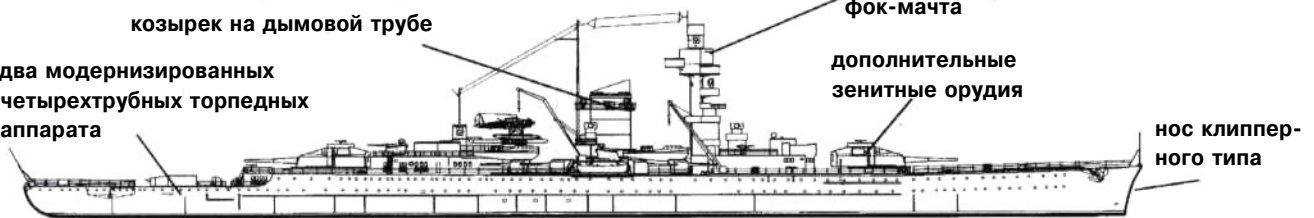
два модернизированных четырехтрубных торпедных аппарата

козырек на дымовой трубе

модернизированная фок-мачта

дополнительные зенитные орудия

нос клиперного типа

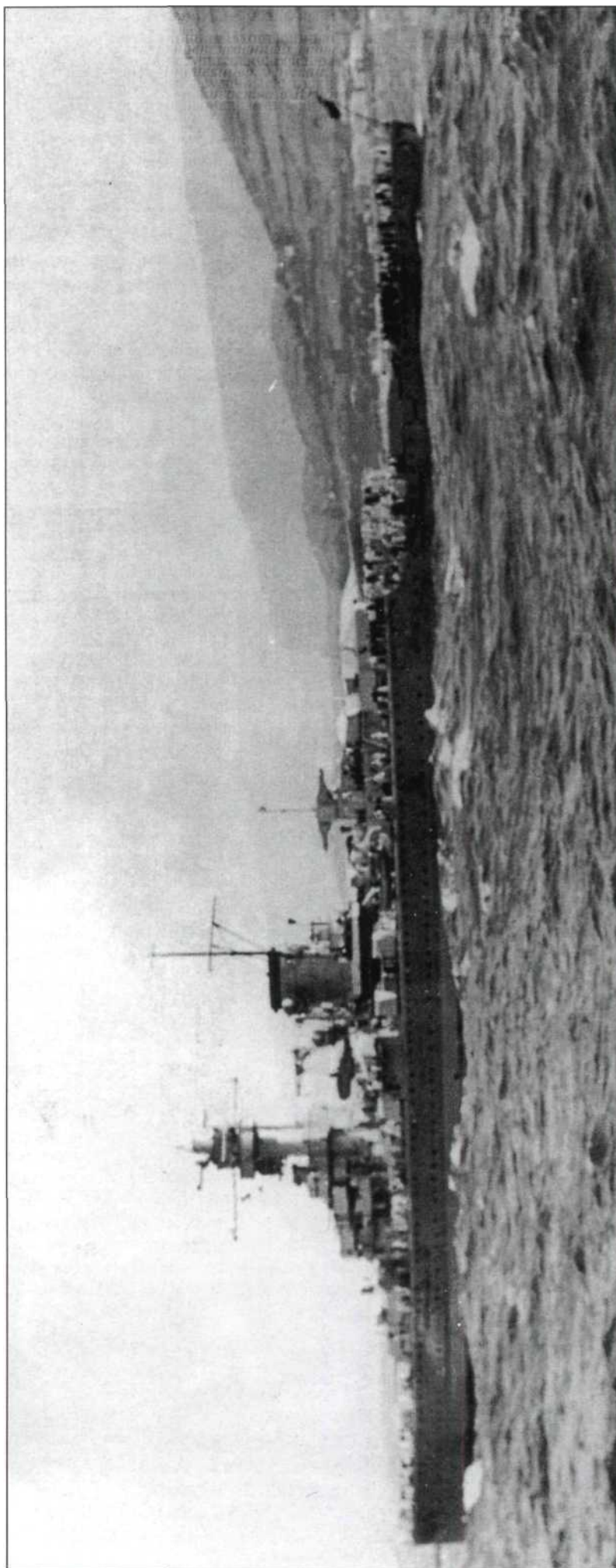


сил стала авиация. Еще в 1941 г. японская авиация нанесла тяжелейшее поражение американскому флоту в Перл-Харборе, утопила британские тяжелые корабли «Рипалс» и «Принс оф Уэльс». С этого момента класс линкоров окончательно и бесповоротно устарел. По иронии судьбы японцы отомстили англичанам за гибель «Бисмарка»: именно снаряды «Принца Уэльского» не столь давно добили агонизирующий германский линкор.

Линкоры типа «Дойчланд»

По ограничениям Версальского договора Германии разрешалось иметь в составе военного флота только восемь абсолютно устаревших линкоров додреноутного типа, несколько крейсеров и небольшое количество кораблей малых классов. В то же время ограничения предусматривали возможность замены старых линкоров новыми кораблями в пропорции один к одному, но только по достижении старыми линкорами 20-летнего возраста при чем водоизмещение кораблей - «заменителей» ограничивалось 10 000 т. Существовали и другие ограничения на новые линкоры. Даже в теории немцы не могли бы построить корабль, способный соперничать в морском бою с британскими или французскими линейными кораблями. Тот же главный калибр - для немецких кораблей он был ограничен 11 дюймами (280 мм).

Советский пилот, командир экипажа бомбардировщика СБ ВВС испанской республики, верно идентифицировал с воздуха «Дойчланд» по полосам на башне и не промахнулся по фашисту. Сталинский сокол угостил карманный линкор двумя бомбами 29 мая 1937 г. Бомбардировка корабля стала ответом республиканцев на нежелание германского флота пресечь военную контрабанду со стороны Италии, поставлявшей оружие Франко. Бомбы причинили серьезные повреждения «Дойчланду», но корабль остался на плаву. Двумя днями позже «Адмирал Шеер» обстрелял в отместку республиканский порт Алмерия.

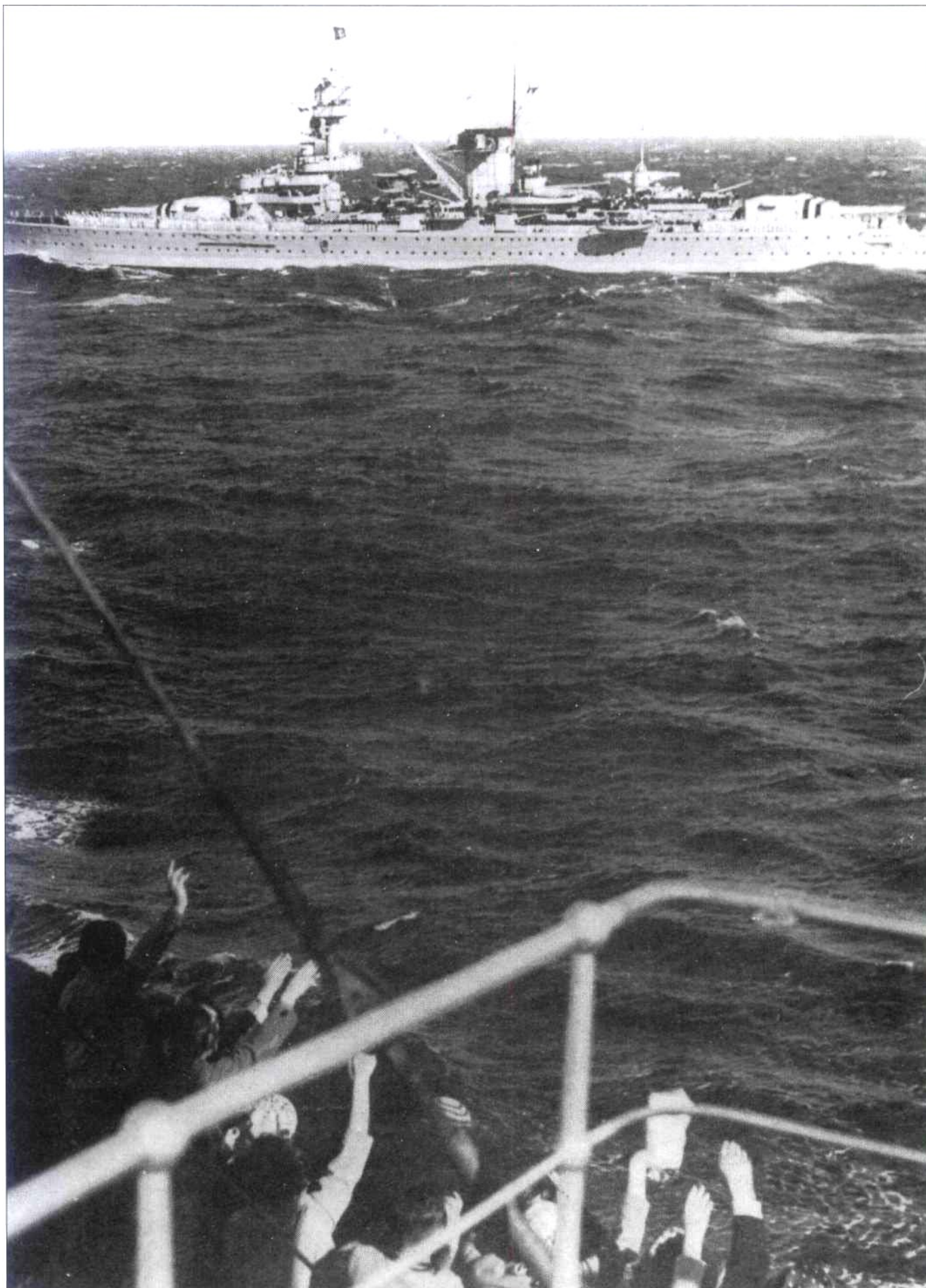


«Дойчланд» в виду Бильбао, Испания, 5 августа 1936 г. На башнях главного калибра нанесены трехцветные полосы быстрого опознавания с воздуха. Перед дымовой трубой корабля в 1935 г. была установлена авиационная катапульта. Корпуса линкоров кригсмарине окрашивались в цвет Schiffstarnfarbe 312 Dunkelgrau, надстройки - в цвет Schiffstarnfarbe 311 Hellgrau, стальные поверхности - в цвет Wasserlinienfarbe 12-3a Grau, корпус ватерлинии - Schiffhodenfarbe 122a Rot.

Немцам потребовалось немало времени на выработку тактико-технических требований к новым кораблям. Не смотря на все ограничения, эти корабли должны были получить хотя бы шанс на удачный исход боя с тяжелыми кораблями англичан или французов. Теория отвергала саму возможность совместить требования к вооружению, защищенности и скорости в корабле водоизмещением в жалкие 10 000 т. Конструкторы отчетливо понимали, что если уделить внимание всем трем ключевым параметрам, то в результате получится совершенно убытий по своим интегральным боевым качествам корабль, не способный выполнить ни одну из возлагаемых на него задач. По вооружению он будет уступать тяжелым крейсерам и более крупным кораблям, по скорости - не сможет оторваться от линкора, а бронирование на спасет даже от снарядов главного калибра легких крейсеров, а то и эсминцев. Какую-то из важнейших характеристик требовалось принести в жертву.

Прорабатывалась масса проектных вариантов, от медлительного корабля береговой обороны, фактически монитора, до полноценного тяжелого крейсера. Тяжелыми крейсерами в ту пору увлекался весь мир. В 1922 г. было заключено знаменитое Вашингтонское соглашение, направленное на ограничение морских вооружений. По этому соглашению максимальное водоизмещение тяжелого крейсера ограничивалось 10 000 т. Крейсера такого водоизмещения в тот момент имелись только в ВМС Ее Величества, но после заключения «ограничительного» договора монстроидальные «вашиingtonские» крейсера в спешке начали строить в США и Японии. Британия также приступила к постройке очередной серии тяжелых крейсеров. У руля кригсмарине стояли флотоводцы кайзеровской еще выучки, хорошо помнившие времена Флота Открытого моря и видевшего свой новый флот только в Открытом море. Война же в Мировом Океане без тяжелых крейсеров представлялась совершенно невозможной.

Почти восемь лет ушло на выработку концепции будущих тяжелых кораблей рейхсмарине. Постройка первого корабля, получившего «небанальное» имя «Дойчланд», началась даже на два года позже, чем разрешалась Версальским договором. В качестве основного вооружения были выбраны шесть орудий калибра 280 мм, скорость полного хода определена в 28 узлов, больше чем у любого запланированного к постройке где бы то ни было в мире линкора. Бронирование выбиралось по остаточному принципу, приоритет был отдан вооружению и скорости. Толщина бортового броневоего пояса корабля типа «Дойчланд» составляла от 60 до 80 мм. В результате от хорошо вооруженных линкоров плод технической мысли германских конструкторов мог удрать, а более медлительные корабли уничтожить огнем своих мощных орудий, при этом бронирование обеспечивало кораблю приемлемый уровень защит от снарядов артиллерии среднего и не очень крупного калибра. В целом



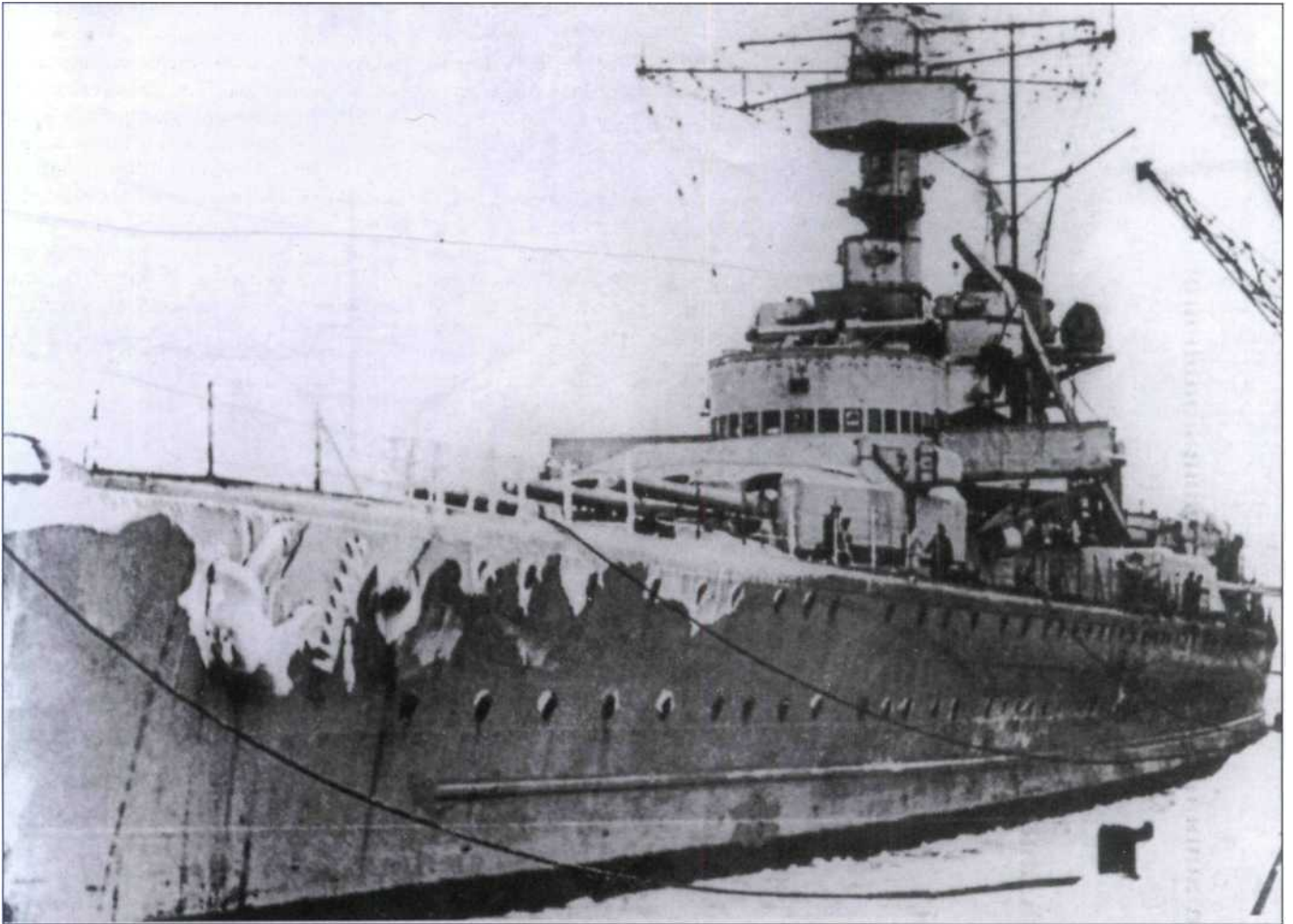
Пассажиры германского океанского лайнера приветствуют «Дойчланд» взмахами рук в нацистском приветствии, 1938 г. В ходе ремонта, последовавшего за бомбардировкой корабля в районе Ибиче, на нем была смонтирована большая стрела крана для подъема гидросамолета и модернизирована фок-мачта. Верхняя часть дымовой трубы окрашена в черный цвет - не так заметна оседающая здесь копоть. Полосы «испанского патруля» накрашены на обеих башнях главного калибра.



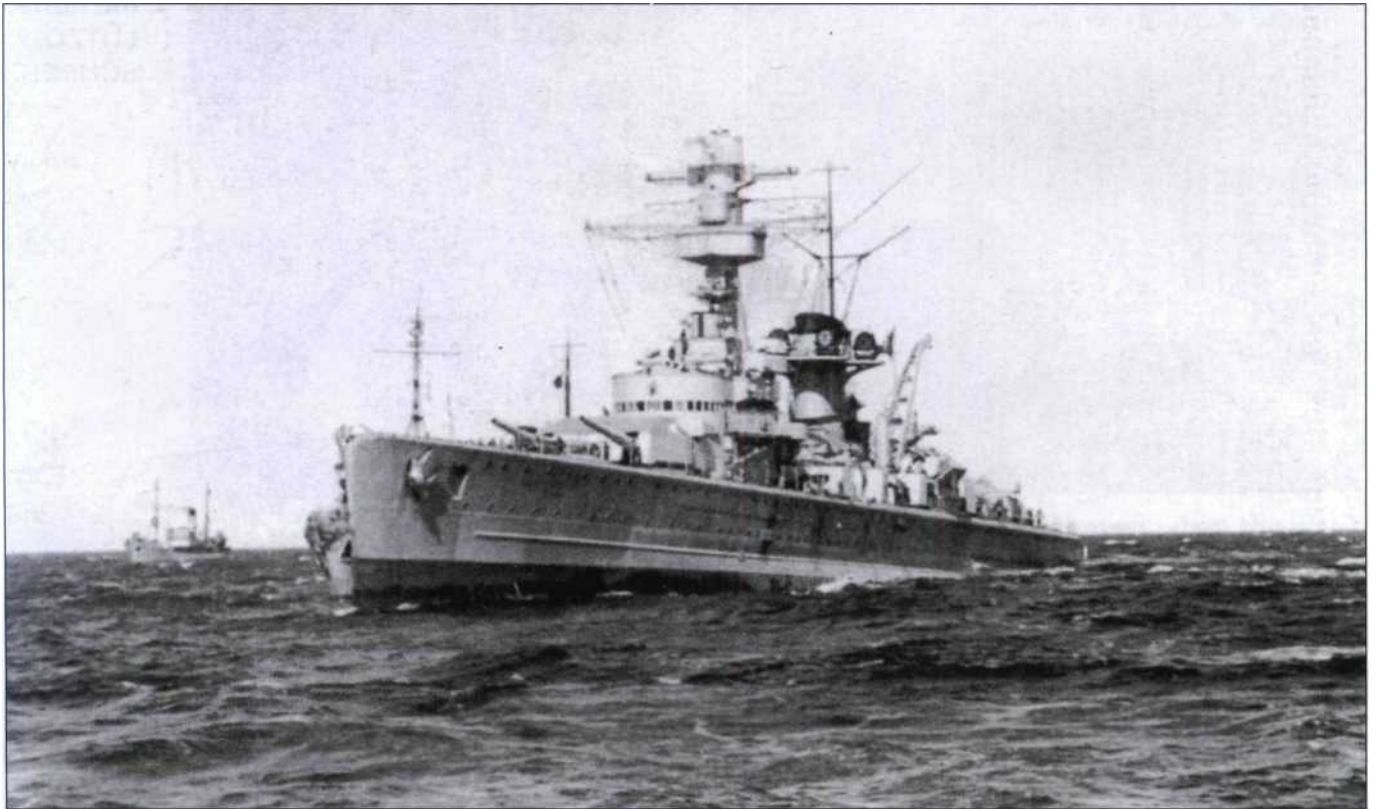
«Дойчланд» на рейде порта Неаполь, Италия, 1938 г. Неаполь стал главной базой для германских кораблей, осуществлявших патрулирование Испании. На переднем плане - четыре миноносца тип 1923 или тип 1924. Германские миноносцы внешне сильно напоминали эсминцы, но имели меньшие размеры, а главным оружием являлись торпеды, а не артиллерия. На кормовых 105-мм башнях кораблей нанесены идентификационные полосы.



«Дойчланд» в походе у побережья Германии, Северное море, осень 1939 г. Цензура ретушировала геральдику в носовой части борта перед якорным клюзом. У «Дойчланд» здесь красовался желтый геральдический щит с черным имперским орлом. На борту носовой башни главного калибра черной краской нарисован нацистский орел со свастикой в когтях.



Лёд намерз на палубе «Люцова» (так стал называться «Дойчланд» с 15 ноября 1939 г.), суровая зима выдалась в 1939 - 1940 г.г. После переименования с носовой части борта корабля исчезла старая геральдика, а новая так и не появилась.



«Люцов» принимал участие в оккупации Норвегии германскими войсками. Операции началась 9 апреля 1940 г. 11 апреля британская субмарина «Спарфиш» атаковала карманный линкор, когда тот возвращался в Киль. Одна торпеда попала в кормовую часть корпуса «Люцова», причинив кораблю серьезные повреждения. Палуба за кормовой башней главного калибра треснула и почти полностью ушла под воду. Корабль принял порядка 1300 т воды. Слабость кормовых оконечностей являлась ахиллесовой пятой всех германских линкоров. «Люцов» удалось отбуксировать в Киль, где карманный линкор поставили на ремонт, продолжавшийся до января 1941 г.

же германский корабль вполне укладывался в модную тогда концепцию линейного крейсера. На практике линейные крейсера показали себя как очень неудачные с точки зрения сочетания основных параметров корабля. Концепция «Дойчланда» прошла проверку в боях сразу после начала Второй мировой войны.

Решение о постройке пяти кораблей типа «Дойчланд» было принято в 1926 г., но головной «Дойчланд» был заложен только в 1928 г. Все пять новых линкоров или линейных крейсеров предназначались для замены старых линкоров типа «Бра-

уншвейг». «Дойчланд» вошел в состав рейхсмарине 1 апреля 1933 г. Постройку второго корабля («Адмирал Шеер») и третьего («Адмирал граф Шпее») задержала из-за экономического кризиса, поразившего капиталистический мир в середине 30-х годов. «Шеер» вошел в состав флота 12 ноября 1934 г., «Шпее» - 6 января 1936 г. Постройка четвертого и пятого кораблей типа «Дойчланд» была санкционирована в 1934 г., но затем данное решение аннулировали, так как появился проект совершенно нового корабля - линкора типа «Шарнхорст».

Корабли типа «Дойчланд» произвели фурор в кораблестроительном мире из-за своей необычной силовой установки: впервые на столь крупных кораблях были установлены дизели. Почти все крупные корабли в то время традиционно оснащались паровыми турбинами. На «Дойчланде», «Шеере» и «Шпее» стояло по четыре двухтактных дизеля фирмы MAN, работавших на два гребных винта через редукторы фирмы Вулкан. Силовая установка суммарной мощностью 54 000 л.с. позволяла развивать кораблю скорость полного хода в 26 узлов, а на испытаниях все три корабля развили скорость в 28 узлов.

Торпедированный британской субмариной «Лютцов» в Киле, 12 апреля 1941 г. Корму корабля по-возможности облегчили, чтобы завести линкор в сухой док. На переднем плане видно кольцо от тумбы демонтированного четырехтрубного торпедного аппарата. Корпус треснул по оконечности главного броневоего пояса.





«Лютов» опять встал на прикол после участия в операции «Рёссельспрунг» - запланированном на 3 июля 1942 г. - разгроме конвоя PQ-17. Во время ремонта корабль находился в Готенхафене. Корабль полностью окрашен в «балтийский темно-серый» цвет. За носовой башней главного калибра карманного линкора просматривается силуэт броненосца «Шлезвиг-Гольштейн».

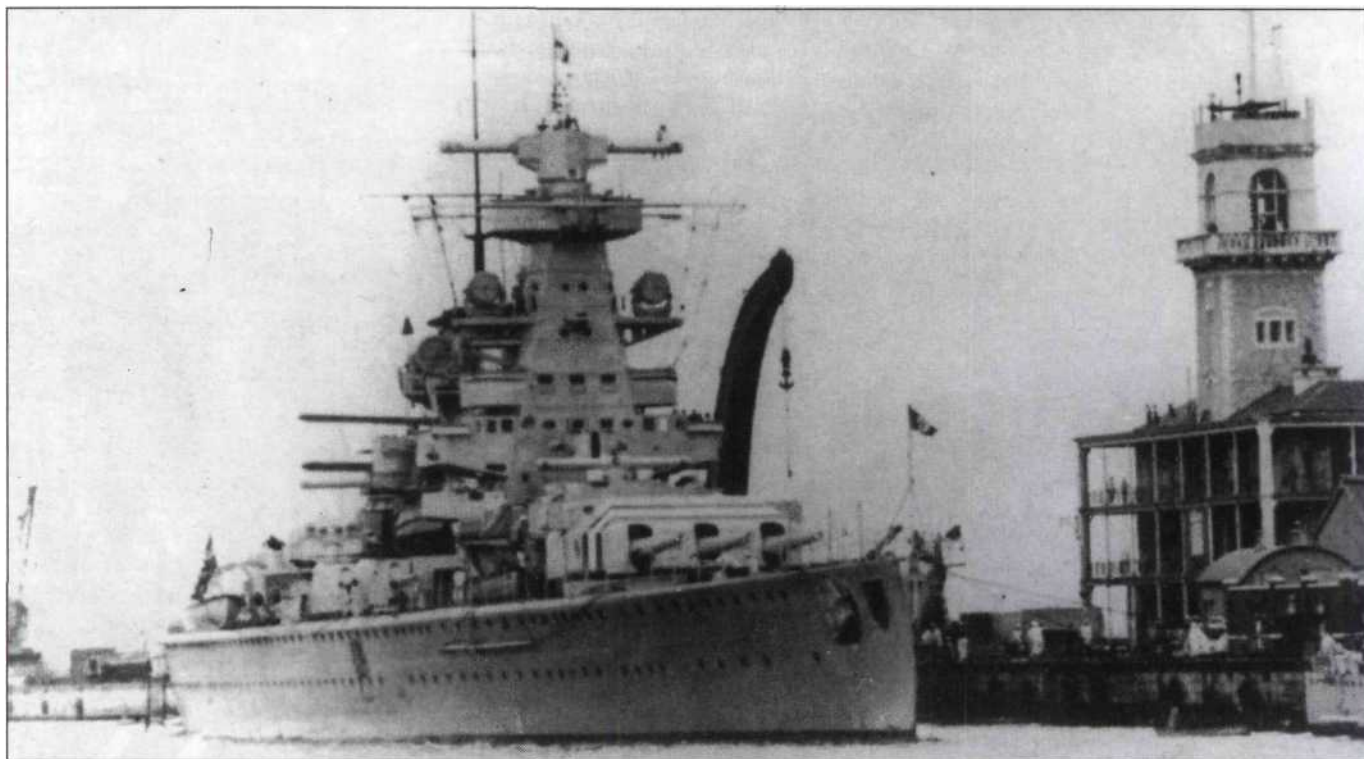
Необычный выбор силовой установками объяснялся меньшими габаритами и массой дизелей по сравнению с паровыми турбинами. В этом плане немцы промахнулись - при выполнении аналитического синтеза параметров гипотетической силовой установки перспективного корабля они исходили из параметров паровых турбин времен Первой мировой войны. Однако, техника развивалась стремительно и в 20-е годы появились компактные, легкие и мощные па-

ровые турбины высокого давления. Новые турбины оказались меньше по размерам и легче установленных на «Дойчланде» Дизелей при той же мощности. Дизели при работе создавали меньший, чем паровая турбина, шум, зато сообщали кораблю потрясающую вибрацию. Недостатки дизелей, особенно вибрация, привели к тому, что на третий корабль серии, «Адмирал граф Шпее», хотели ставить турбины, но все-таки оставили дизели.

В то же время у дизелей имелось два принципиальных преимущества перед турбинами. Первое: чтобы вывести дизель на полную мощность требовалось всего несколько минут, в то время как у некоторых турбин такой переход исчислялся часами. Второе и самое главное: высокая экономичность. Так «Дойчланд» мог пройти на одной заправки 20 000 морских миль (37 062 км) - в два-три раза больше, чем сходный по водоизмещению корабль



В начале лета 1942 г. «Лютов» находился в Нарвике, в тот период корабль имел камуфляжную окраску из полос темно-серого цвета по светло-серому фону. На больших дистанциях камуфляжная окраска сливалась в однотонный средне-серый цвет, в результате чего корабль терялся на фоне свинцовых небес севера. На коротких дистанциях «разрушающий» камуфляж затруднял противнику точное определение расстояния до корабля. На «Лютове» установлен заостренный нос «клиперного» типа.



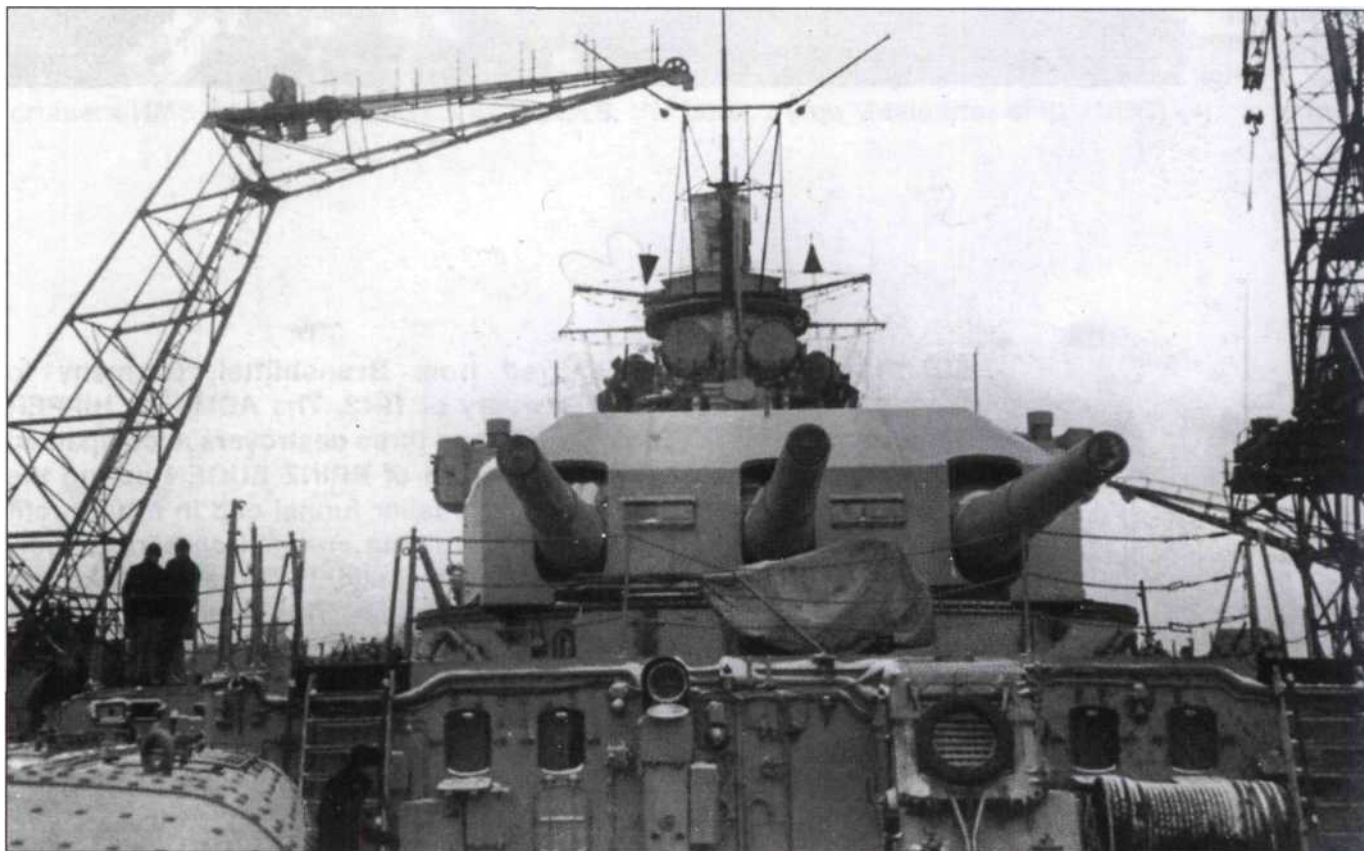
с паровыми турбинами. Высокая приемистость и уникальная экономичность дизелей превращали корабли типа «Дойчланд» в идеальные рейдеры.

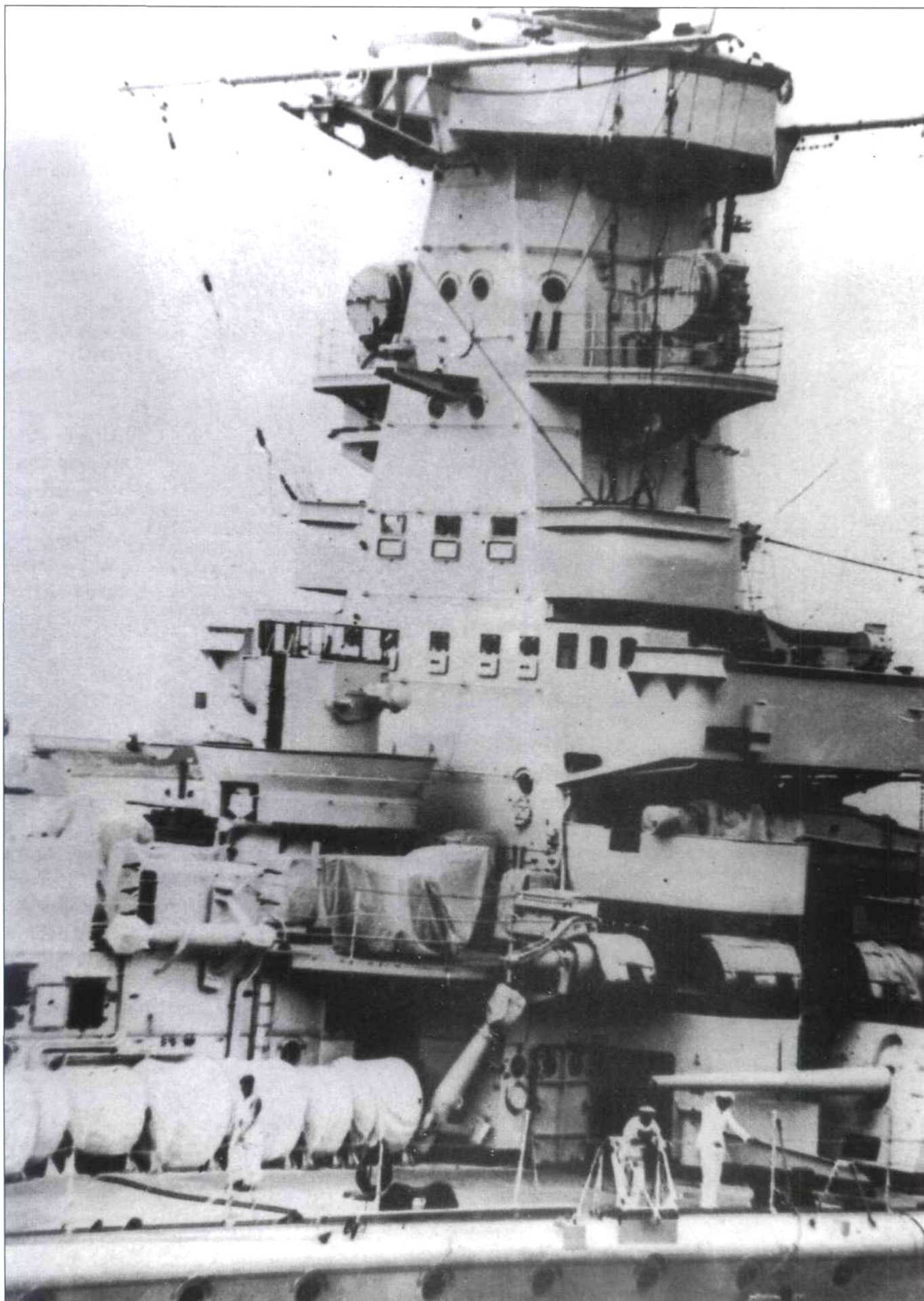
Корабли получились примерно на 10 % больше верхних пределов ограничений, установленных в Версале. Стандартное водоизмещение «Дойчланда» составляло примерно 11 000 - 12 000 т. Нарушения ограничений Версальского договора, допущенные при строительстве «Дойчланда», не стали секретом для большинства специалистов, но союзники закрыли в очередной раз глаза на нарушение Германией условий Версаль-

ского договора. Шум подняли только англичане - да кто этих британцев слушать-то будет! Полное водоизмещение «Дойчланда» в годы войны составляло примерно 16 000 т. Размерения корабля при спуске были следующими: длина по ватерлинии 181,7 м, полная длина - 186 м, ширина - 20,6 м, осадка при стандартном водоизмещении - 5,8 м, при полном - 7,2 м. «Адмирал Шеер» получился более «полным» - ширина при спуске составляла 21,3 м, осадка при полном водоизмещении - 7,3 м. «Шпее» получился еще потолще - ширина 21,6 м, полная осадка - 7,4 м. «Дойчланд» 15 ноября 1939 г. пере-

«Адмирал Шеер» в Гибралтаре, начало 1937 г. Карманный линкор принимал участие в патрулировании вод у берегов Испании. На башни главного калибра нанесены трехцветные опознавательные полосы «испанского патруля». Наверху носовой надстройки поднят черно-белый флаг, обозначающий присутствие адмирала на борту корабля.

Корма «Адмирала Шеера», снимок сделан в доке Вильгельмсхафена зимой 1939 - 1940 г.г. Стволы орудий главного калибра закрыты заглушками.





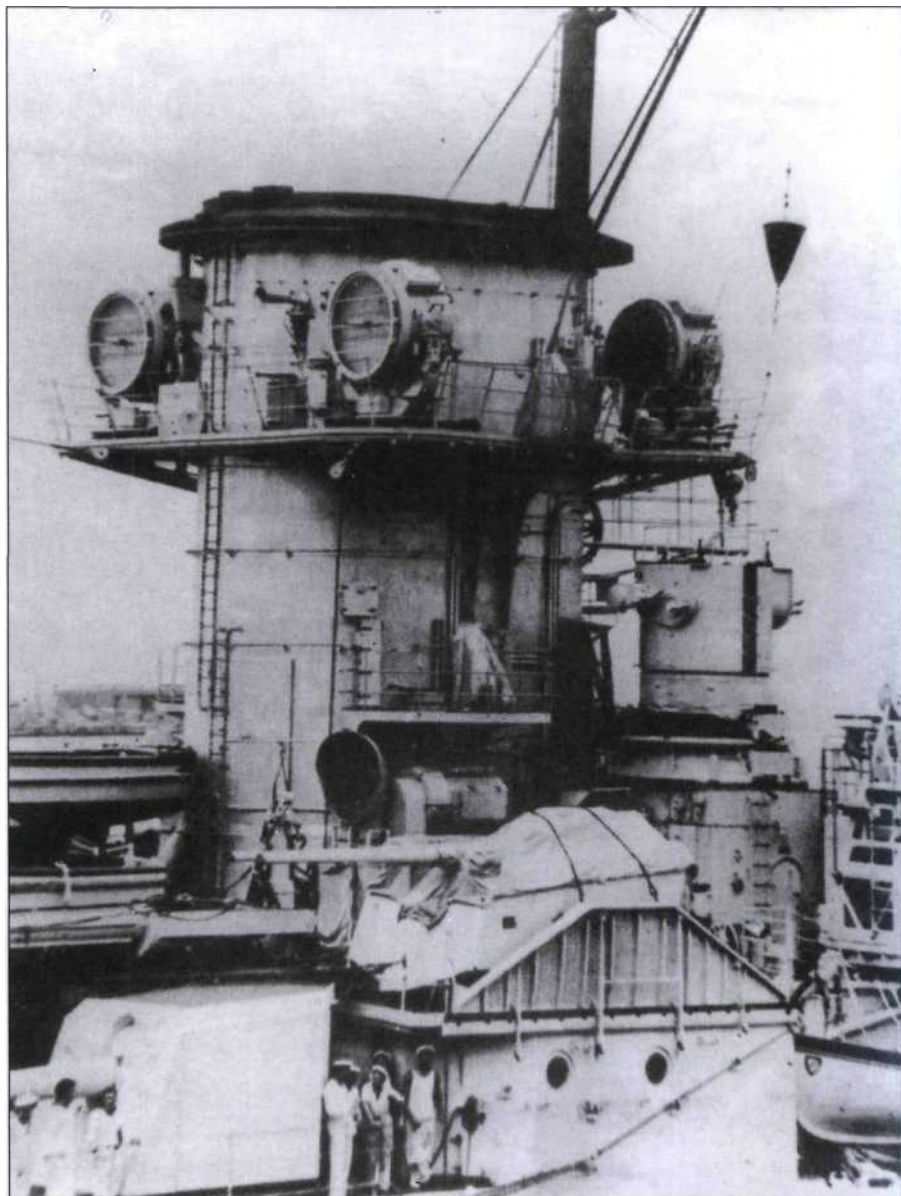
На момент начала Второй мировой войны, в сентябре 1939 г., «Адмирал Шеер» ремонтировался в Вильгельмсхафене. Перед пирамидальной надстройкой установлен оптический дальномер системы управления огнем вспомогательной артиллерии. На платформах, закрепленных на стенках надстройки, установлены прожектора.

именовали в «Лютцов». На «Лютцове» и «Шпее» позже установили заостренный «клипперный» нос, в результате чего длина кораблей возросла до 187,9 м.

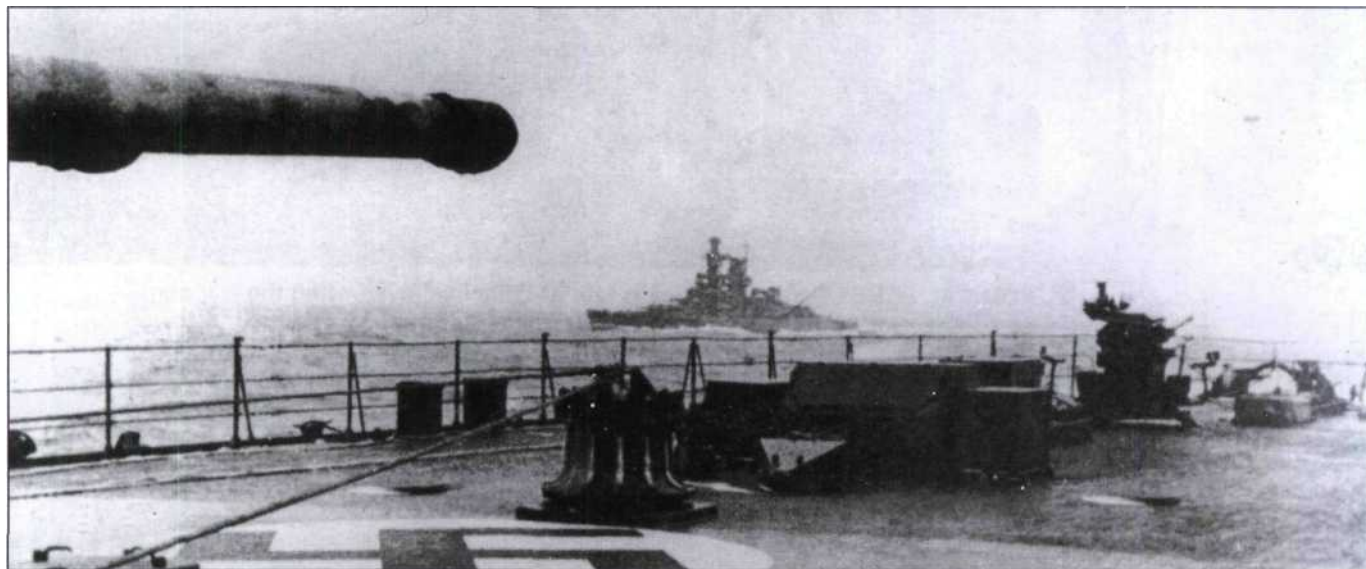
Толщина главного броневых пояса на «Дойчланде» и «Шеере» составляла 60 мм - всего-то, бронирование лобовой части штормового орудия StuG III было доведено до 80 мм и считалось недостаточным; таким образом ни один из германских «карманных линкоров» не имел абсолютно никаких шансов уцелеть в дуэльном бою с советскими тяжелыми танками ИС! А если принять в расчет неудовлетворительную проходимость германских кораблей по мягкому грунту, то становится понятным абсолютное превосходство советских танков над германскими карманными линкорами!!! Кто бы спорил... Не случайно ни один серьезный исследователь даже не пытается сравнивать карманные линкоры с танками ИС или даже Т-34. На «Шпее» толщину броневых пояса довели до 80 мм. Все три корабля имели внутреннюю бронеперегородку толщиной 45 мм у «Дойчланда» и 40 мм у «систершипов». Толщина броневой палубы на «Дойчланде» составляла 45 мм, на «Шеере» и «Шпее» - 40 мм. Толщина бронированных поперечных перегородок между бронепалубой и основной палубой составляла 20 мм.

Численность экипажа кораблей варьировалась от 619 человек в мирное время до 1340 в военное (включая призывные экипажи для захваченных в рейде судов).

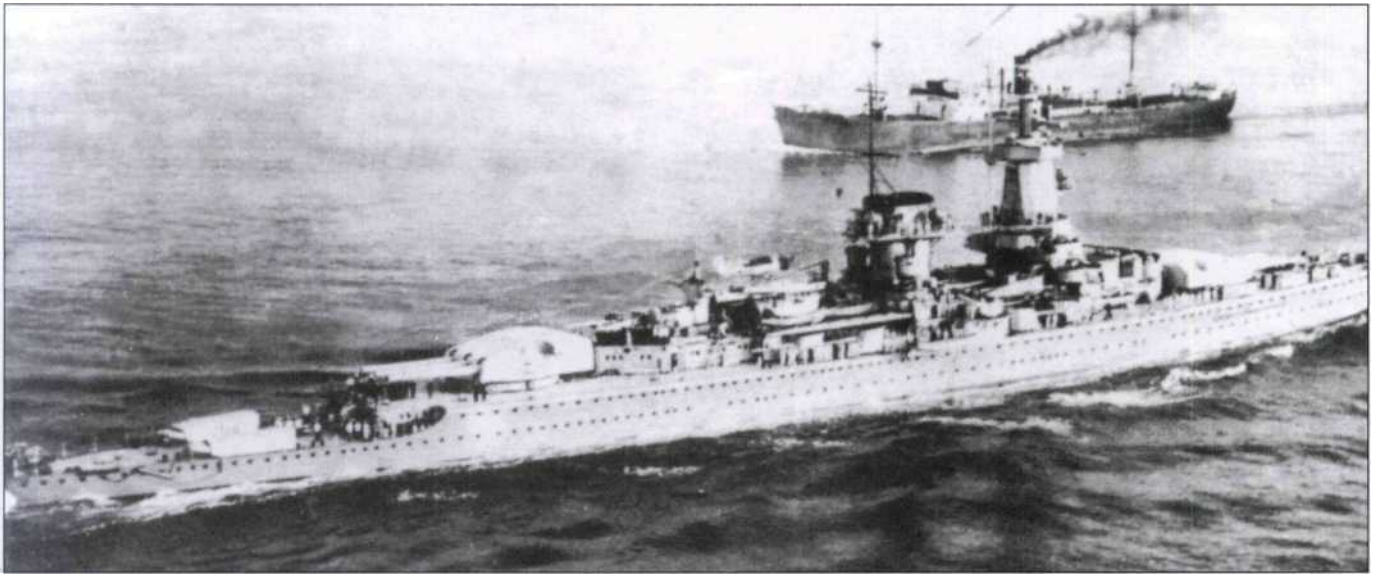
Главный калибр карманного линкора «Дойчланд» состоял из шести 280-мм орудий SK C/28, по три орудия в двух башнях, одна башня впереди, вторая - сзади. Разработка этих пушек началась в 1928 г., по своим характеристикам они значительно превосходили аналогичные морские орудия периода Первой мировой войны. Длина ствола пушки SK C/28 составляла 54,5 калибра (1526 см). Орудия посылали снаряд массой 315 кг с начальной скоростью 890



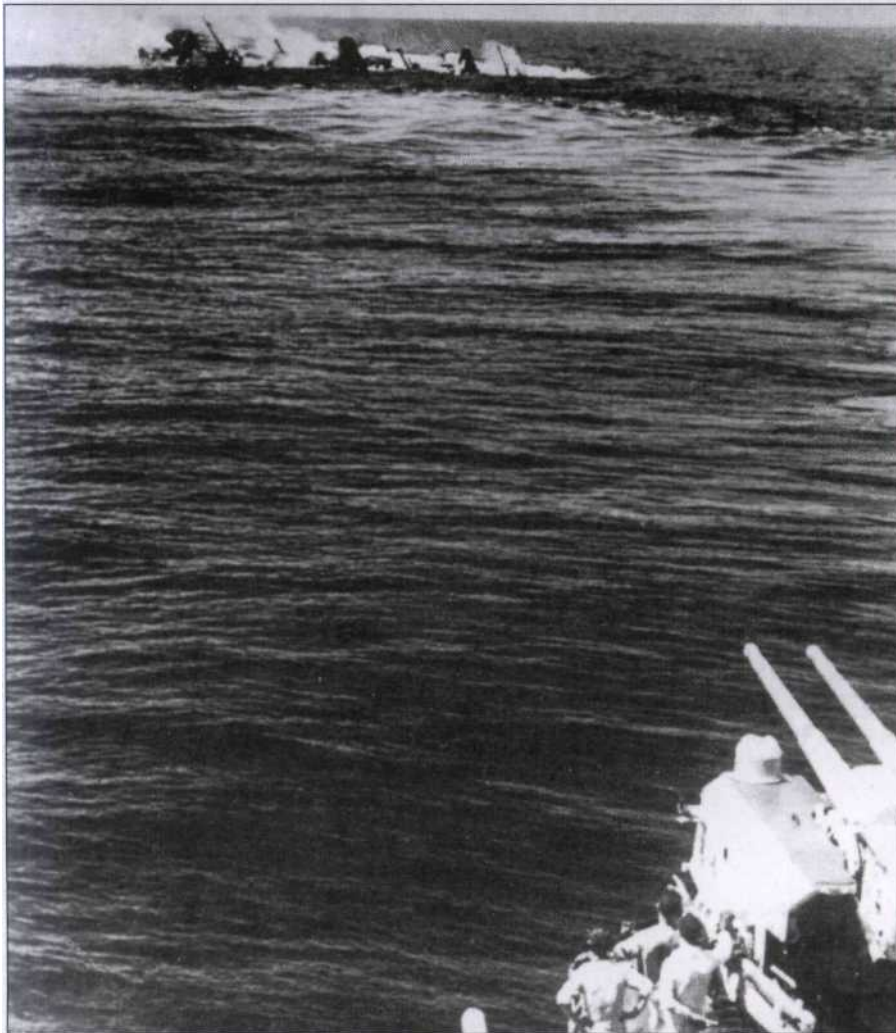
Платформа с прожекторами была смонтирована на дымовой трубе «Адмирала Шеера» до ремонта 1939 г. Во время ремонта на трубе появился небольшой козырек, призванный воспрепятствовать осаждению копоти.



В конце февраля 1942 г. «Адмирал Шеер» перешел из Брунсбюттеля, Германия, в Тронхейм, Норвегия. Корабль совершал переход в кампанию тяжелого крейсера «Принц Евгений» и трех эсминцев. Снимок сделан с борта крейсера «Принц Евгений». «Клипперный» нос к «Шееру» приделали в 1940 г. Новая носовая оконечность несколько снизила заливание водой носовой части корабля при полных ходах или сильном волнении моря. Крейсер «Принц Евгений» 23 февраля 1942 г. торпедировала в Тронхейме британская субмарина «Трайден», «Адмирал Шеер» поврежденный не получил.



«Адмирал граф Шпее» в Английском канале, 21 августа 1939 г. Карманный линкор вышел из Вильгельмсхафена и направляется в расположенный в Южной Атлантике район рейдерства. Война еще не объявлена, но флот де-факто ее уже начал. Через три дня из Вильгельмсхафена в направлении Гренландии уйдет «Дойчланд». Согласно приказу командования кригсмарине, «Адмирал граф Шпее» приступил к рейдерству 26 сентября 1939 г.



Транспорт тонет после встречи с «Адмиралом Шеером» на просторах Южной Атлантики. В нижнем углу снимка видны моряки из команды «Шеера» и два ствола 105-мм зенитных орудий. Во время своего океанского вояжа, длившегося с октября 1940 по апрель 1941 г.г., «Шеер» наглядно продемонстрировал насколько сложно бывает обнаружить одинокий рейдер на океанских просторах. За время рейда карманного линкора потопил 17 судов суммарным тоннажем более 100 000 т. «Шеер» дошел аж до Сейшельских островов в Индийском океане.

Как и многие другие корабли кригсмарине, «Шеер» в конце войны вел огонь по наступающим частям Красной Армии. Снимок сделан в районе Пиллау весной 1945 г. - залп носовой башни главного калибра.



Буксиры заводят поврежденный в бою «Адмирал граф Шпее» в порт Монтевидео, Уругвай, 13 декабря 1939 г. За время своего рейдерства в Южной Атлантике и Индийском океане «Шпее» потопил девять судов суммарным тоннажем более 50 000 т. Для перехвата рейдера британское адмиралтейство направило в район Фолклендских островов соединение G в составе тяжелого крейсера «Эксетер» и двух легких крейсеров «Аякс» и «Ахиллес».



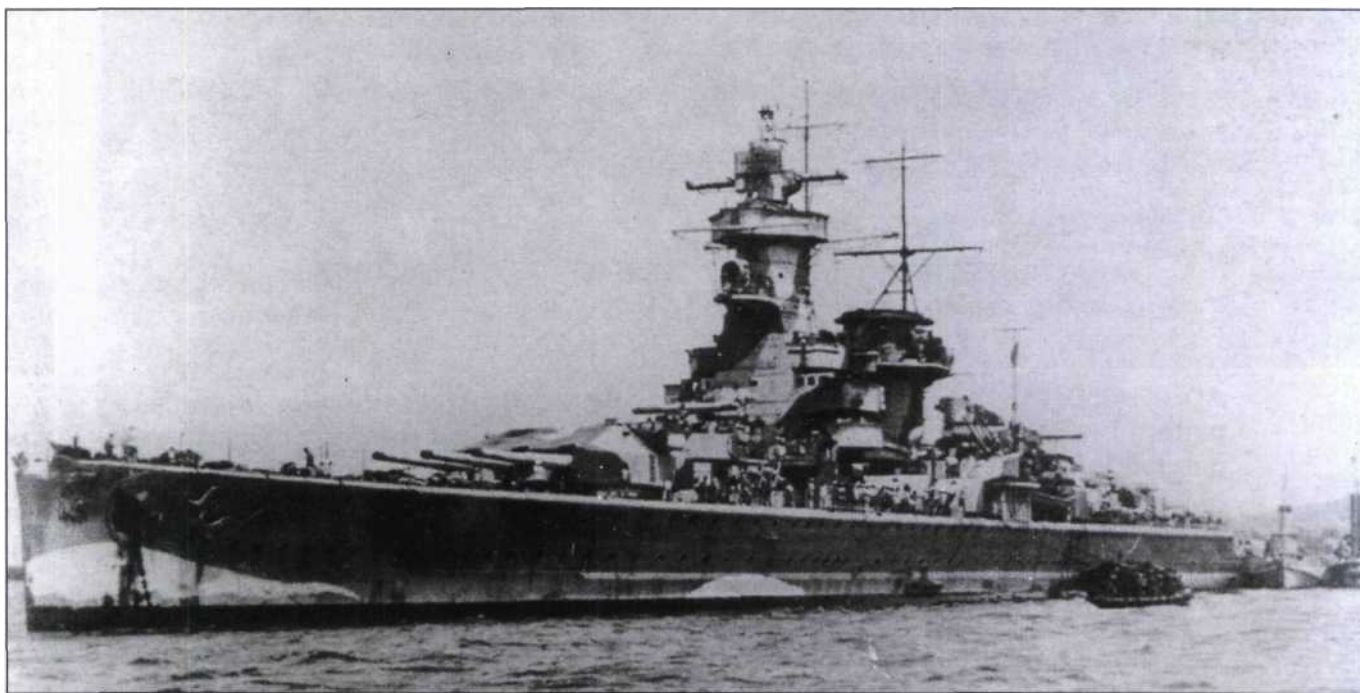
м/с на дальность 23,35 морских миль (43,3 км). Скорострельность составляла 2,5 выстрела в минуту. Максимальная дальность стрельбы достигалась при угле возвышения ствола 45 градусов. Вспомогательное вооружение корабля состояло из восьми 150-мм орудий SK C/28, пушки ставились на одиночных станках, прикрытых щитами.

На «Дойчланде» стояла зенитная батарея из трех одиночных 88-мм пушек SK C/31. Со временем средства ПВО всех трех кораблей серии были усилены, максимум ПВО был достигнут на «Лютцове»: шесть 105-мм пушек SK C/33 в спаренных установках, шесть 40-мм пушек Бофорс Flak-28

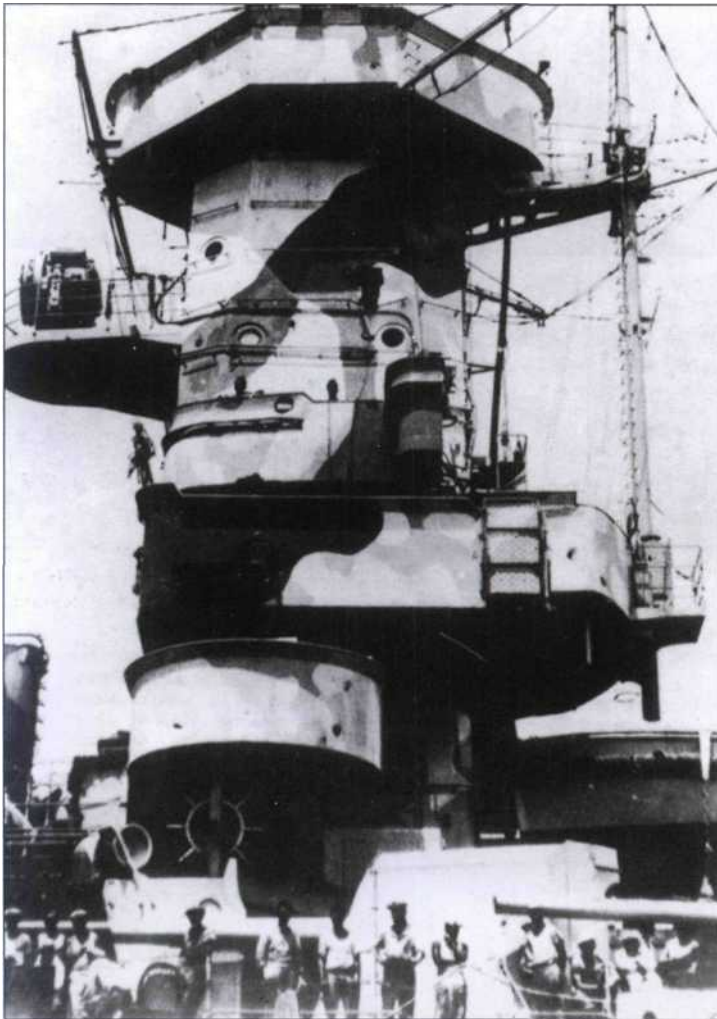
в одиночных установках, четыре 37-мм пушки Flak M43 в спаренных установках, 26 одиночных, спаренных и счетверенных установок Flak-38 калибра 20 мм. Все три корабля были вооружены восьмью 533-мм торпедными аппаратами каждый. Торпедные аппараты стреляли парогозовыми торпедами G7 длиной 7 м и массой 1528 кг. Скорость торпеды - 40 узлов, дальность хода 7,7 морских миль (14,3 км), но при экономичной скорости в 30 узлов. Масса боевой части торпеды - 320 кг.

Для управления огнем орудий главного калибра использовался оптический дальномер с базой 10,5 м. На линкорах стояло по

четыре таких дальномера. По одному дальномеру было смонтировано на передней и кормовой надстройках, еще по одному - в башнях главного калибра. Качество оптических приборов германского производства в рекламе не нуждается. Возможно, превосходная оптика оказалась немцам дурную услугу - в Германии упустили появление радиолокаторов. Отсутствие на германских кораблях РЛС часто ставило их в неравные условия в морских боях с флотами союзников, на кораблях которых стояли радиолокаторы, пусть поганенькие, но превосходящие по дальности обнаружения целей оптические дальномеры. К тому же работа



Соединение G перехватило «Шпее» 13 декабря в районе устья Ла-Платы. В бою с крейсерами германский броненосец получил серьезные повреждения. Британские корабли также пострадали от снарядов карманного линкора. 13 декабря «Шпее» укрылся в нейтральном порту Монтевидео. На борту корабля белой краской нарисованы ложные буруны, затрудняющие определение истинной скорости корабля. Надстройка камуфлирована полосами средне- и темно-серого цвета.



Во время трехмесячного рейда экипаж «Шнее» камуфлировал надстройки корабля. Полосы и пятна темно- и средне-серого цвета нанесены по светло-серому фону. На переднем плане - целиком одна 150-мм орудийная установка и ствол еще одной 150-мм пушки. В передней части надстройки установлена платформа с прожектором.

РЛС не сильно зависела от погодных условий и совсем не зависела от времени суток. За время войны немцы так и не сумели создать хорошего морского радиолокатора управления артиллерийской стрельбой. Причина германских неудач в области радиолокационной техники была в том, что они ошибочно считали, что радиолокатор не может работать на волнах короче 50 см, в то время как англичане и американцы сделали ставку на разработку более коротковолновой техники и не прогадали. Со временем немцы поняли ошибку, но времени на ее исправление уже не оставалось.

В 1936 г. «Адмирал граф Шпее» стал первым германским кораблем, оснащенным поисковым радиолокатором - тогда на его фок-мачте смонтировали экспериментальную версию РЛС FuMO-22. Данный радиолокатор эксплуатировался на корабле до 1939 г., когда его заменила стандартная станция FuMO-22 с антенной вдове увеличенной площади. РЛС FuMO-22 устанавливалась на кораблях кригсмарине чаще всего. РЛС работала на длине волны 81,5 см, дальность обнаружения целей составляла 13 морских миль (24,1 км). На «Лютцове» в январе 1942 г. в дополнение к РЛС FuMO-22 поставили систему предупреждения об облучении радиолокаторами противника *Рисунок камуфляжа на правой стороне носовой надстройки «Шнее» разительно отличался от раскраски той же надстройки с левой стороны. В верхней части надстройки над оптическим дальномером смонтирована антенна РЛС FuMO-22, РЛС установили в 1938 г., через два года после того, как на корабле появился экспериментальный вариант данной РЛС. Снимок сделан в Монтевидео.*

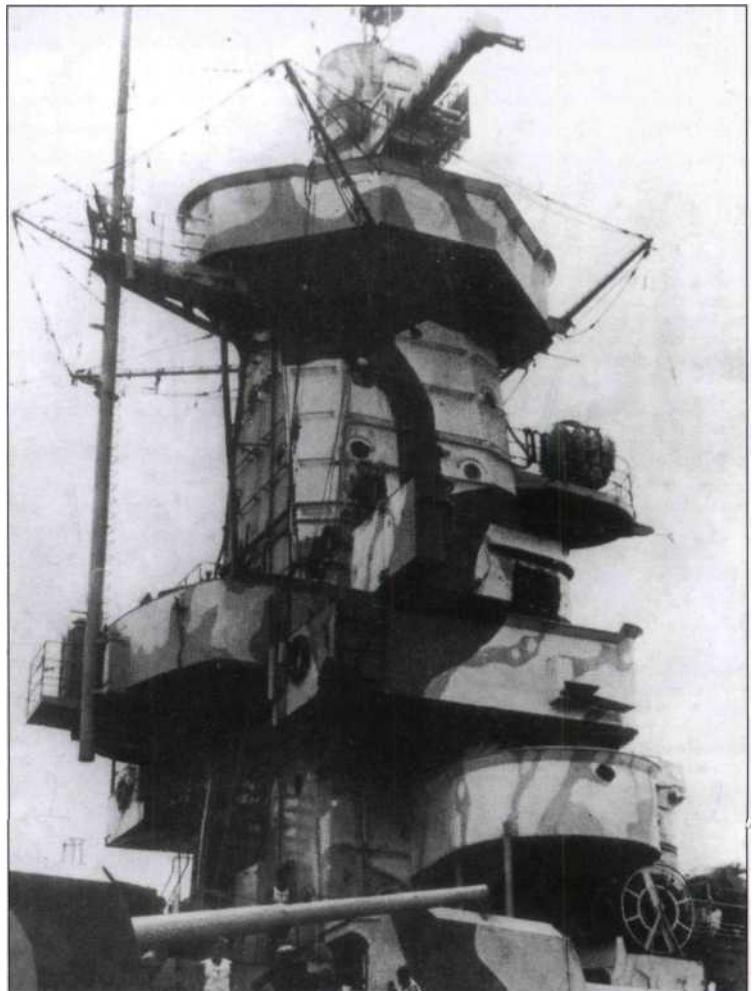
тивника FuMB-4, но в марте 1944 г. антенну данной системы (она стояла рядом с оптическим дальномером передней надстройки) демонтировали.

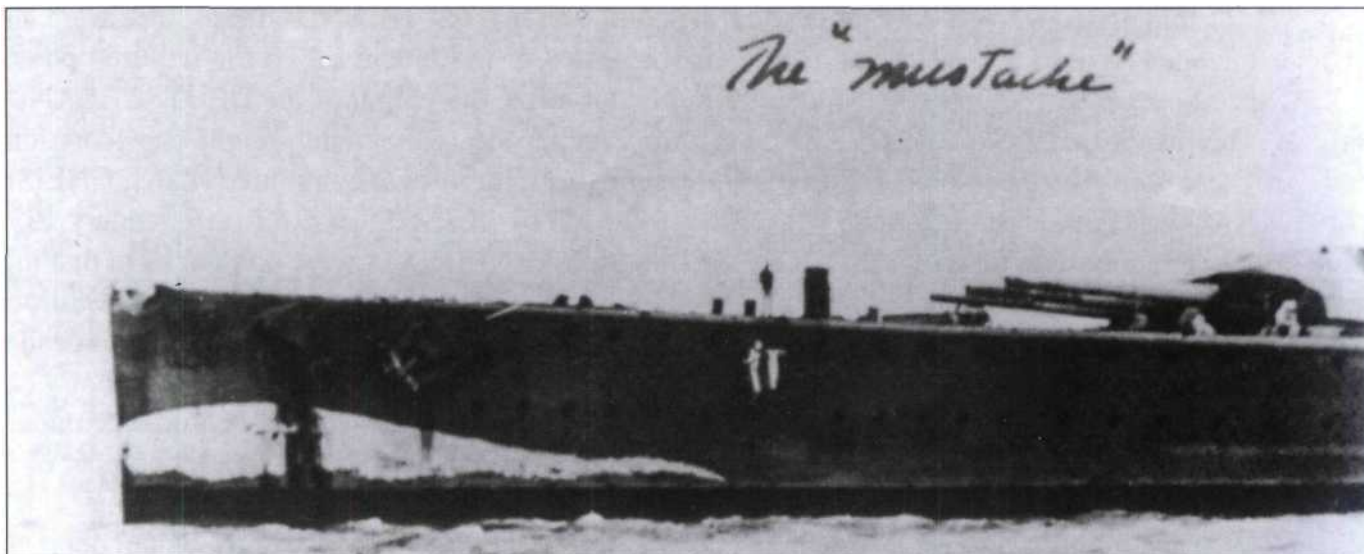
Передняя пирамидальная надстройка «Шее» в 1940 г. была перестроена, на ней установили антенны РЛС FuMO-27 вместо одной антенны РЛС FuMO-22, которая была поставлена в 1939 г. РЛС FuMO-27 работала на той же частоте, что и FuMO-22, но за счет иной антенной системы обладала более острой диаграммой направленности, что улучшало селекцию целей. В 1942 г. на «Шее» поставили антенну «Тимор» (сбоку сзади переднего оптического дальномера) и четыре небольших антенны «Суматра» системы предупреждения об электромагнитном облучении (на крыше передней надстройки).

Появление «Дойчланда» вызвало тревогу в стане вероятных противников Германии в грядущей войне - в Лондоне и в Париже. Аналогов «Дойчланду» в мире не существовало. Ответом на появление «Дойчланда» стала закладка во Франции двух линкоров типа «Дюнкерк», специально предназначенных для борьбы с «Дойчландом». «Дюнкерки» обладали большей, чем «Дойчланд» скоростью и были лучше бронированы. Англичане не стали строить ничего специального - в Лондоне справедливо полгали, что «Дойчланду» вполне хватит существующих линкоров «Кинг Георг V». Эти корабли по скорости и вооружению превосходили германскую новинку, но уступали большинству действительно современным на тот момент линкоров.

Итак «Дойчланд» появился, но никто в мире, включая самих немцев, не знал к какому классу отнести корабль. Изначально корабль классифицировали как Panzerschiff - броненосец. С февраля 1940 г. броненосцы переклассифицировали в Schwere Kreuzer, тяжелые крейсера. Англичане же без затей стали именовать «Дойчланд» как Pocket Battleship - карманный линкор. С тех пор «Дойчланды» иначе как карманные линкоры никто и не называет.

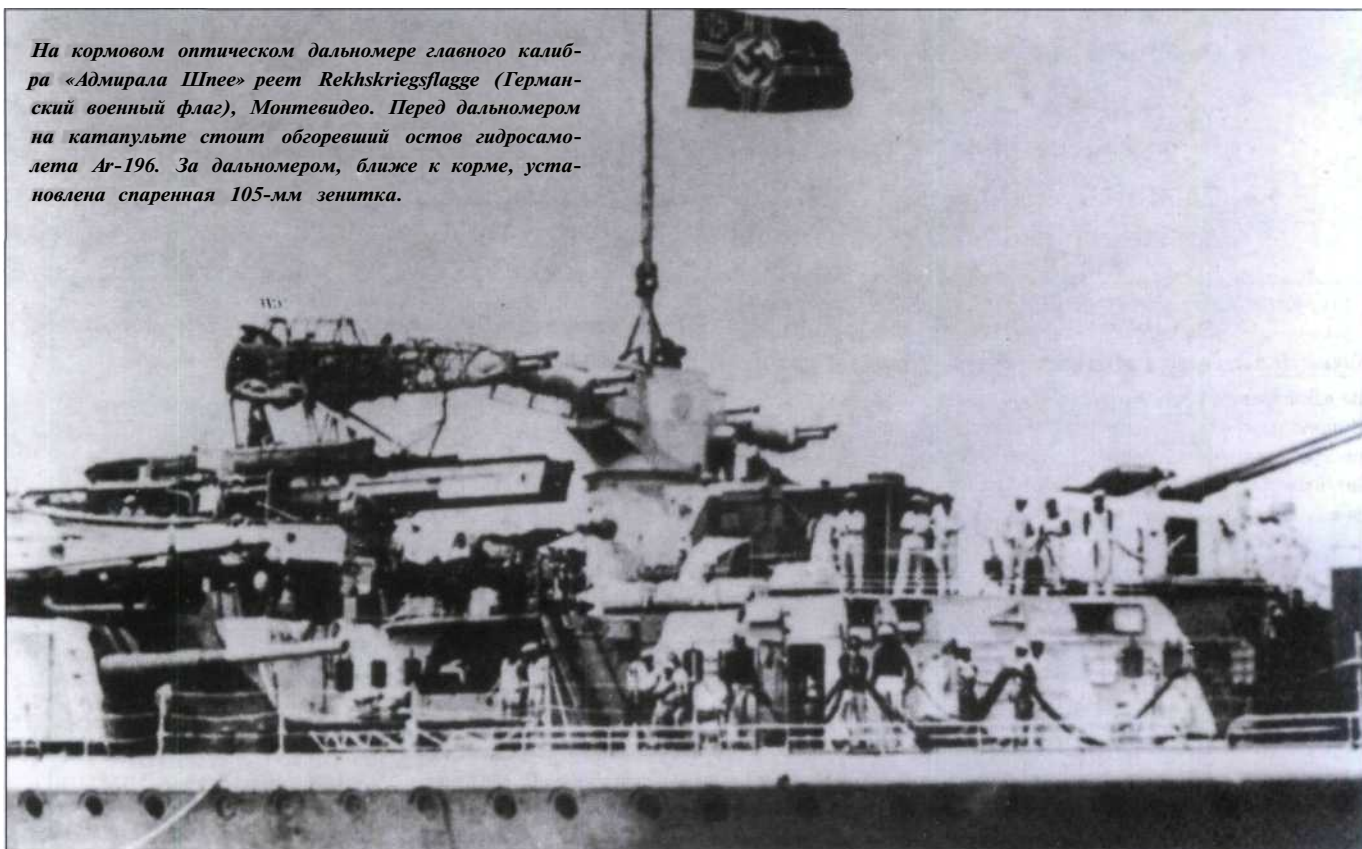
Немцы не знали как корабли классифицировать, зато отлично понимали как их использовать на войне. С первых дней вой-



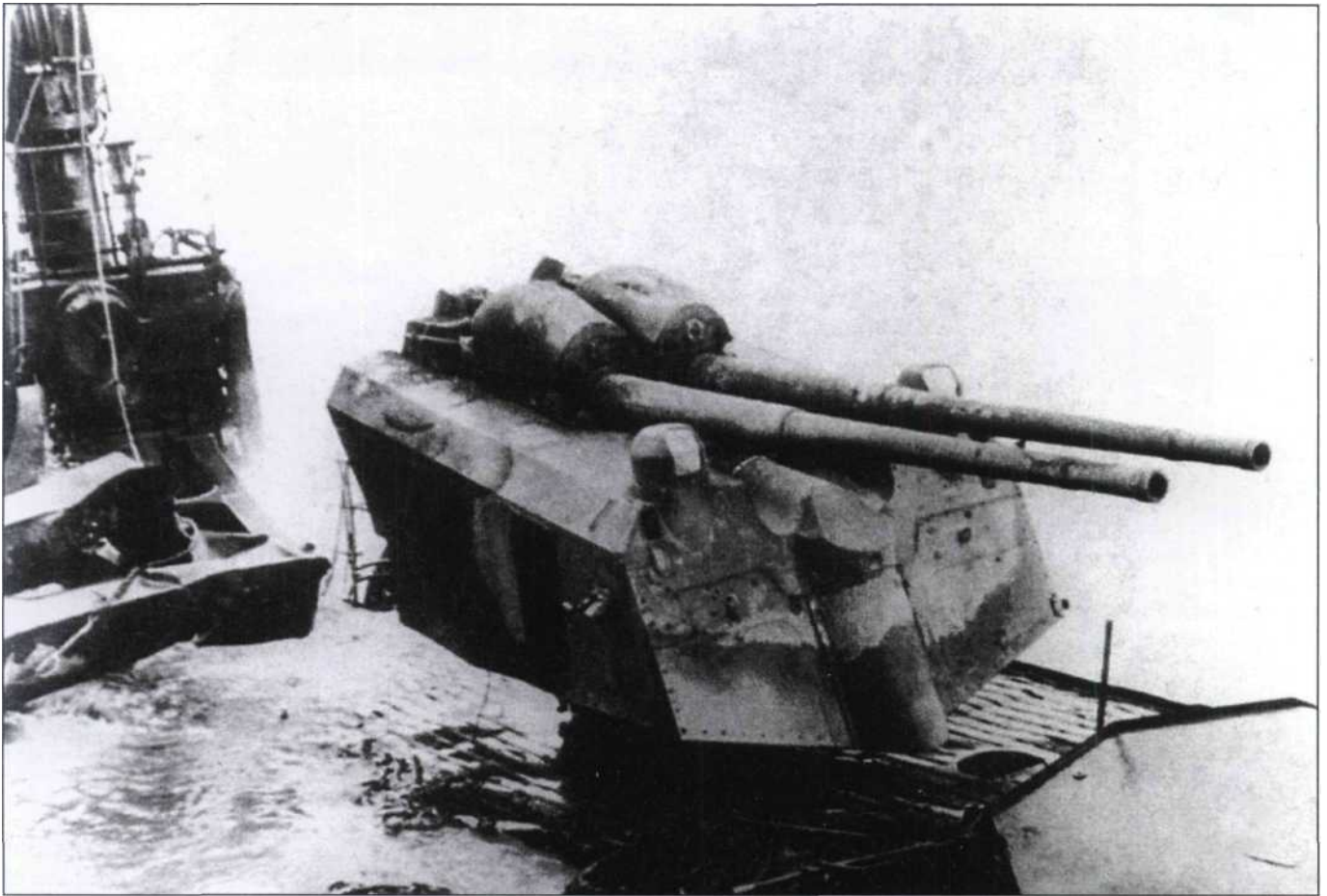


Два моряка ремонтируют пробоину в борту «Шнее» после сражения при Ла-Плате с британскими крейсерами. Снимок сделан 14 декабря 1939 г. в Монтевидео. Представитель британских ВМС сделал на снимке надпись «The 'Mustache'» с целью обратить внимание на нарисованный на борту корабля фальшивый бурун.

На кормовом оптическом дальномере главного калибра «Адмирала Шнее» реет *Reichskriegsflagge* (Германский военный флаг), Монтевидео. Перед дальномером на катапульте стоит обгоревший остов гидросамолета Ar-196. За дальномером, ближе к корме, установлена спаренная 105-мм зенитка.



Правительство Уругвая симпатизировало нацистам и в принципе было не против продления установленного международными соглашениями трехсуточного срока пребывания корабля воюющей державы в нейтральном порту, но на Уругвай оказали сильнейшее давление союзные державы. Параллельно союзники подбросили командиру «Шнее» дезинформацию о подходе к устью Ла-Платы сильной эскадры. 17 декабря командир «Шнее» капитан цур зее Ганс Лангсдорф приказал подорвать корабль, предварительно выведя его в эстуарий Ла-Платы. Сам Лангсдорф застрелился.



«Адмирал Шпее» затонул на мелководье, палуба корабля осталась над водой. Союзники получили прекрасный шанс ознакомиться с секретами германских кораблестроителей. На переднем плане - одна из трех двухорудийных зенитных установок калибра 105 мм. Капитан Лагсдорф застрелился в Буэнос-Айресе, Аргентина, 20 декабря 1939 г.

ны «Дойчланду» и «Шпее» светили дальние рейды на просторах Мирового океана. Энтузиастов рейдерской войны на море не охладила даже гибель «Шпее» на рейде Монтевидео 13 декабря 1939 г. Тот знаменательный морской бой обнажил все недостатки, присущие карманному линкорам. «Шпее» пришлось вступить в бой с тремя тяжелыми крейсерами, двумя британскими и одним новозеландским. Карманный линкор был сильнее каждого взятого по отдельности тяжелого крейсера, но не обладал перед ними преимуществом в скорости, из-за чего не мог уйти от трех крейсеров сразу. Получив тяжелые повреждения, «Шпее» укрылся в нейтральном порту, а потом командир карманного линкора принял решение затопить корабль. Союзники успешно скормили немцам дезу о сильной эскадре, которая якобы подстерегает карманный линкор вблизи устья Ла-Платы. «Варягом» «Граф Шпее» не стал. Пока союзники не организовали регулярные полеты патрульной авиации над океанскими просторами, рейдерство германских кораблей приносило оперделенный успех. «Дойчланд/Лютцов» потопил судов общим водоизмещением 6962 т, «Шпее» - 50 089 т, «Шеер» - 137 223 т.

Учитывая человеческие и материальные ресурсы, потребляемые карманными линкорами, их успехи представляются весьма сомнительными. Недаром главным оружием кригсмарине в Битве за Атлантику стали не надводные корабли, а U-боты.

Боевая карьера кораблей типа «Дойчланд»

«Дойчланд/Лютцов»

| | |
|--------------------|---|
| 1933 - 1936 г.г. | флагманский корабль рейхсмарине/кригсмарине |
| 1936 - 1937 г.г. | патрулирование у берегов Испании |
| 29 мая 1937 г. | в районе Ибицы получил прямое попадание двух бомб, сброшенных с самолета СБ ВВС республиканской Испании |
| 24 августа 1939 г. | покинул Вильгельмсхафен и взял курс на район южнее Гренландии |

| | |
|------------------------|---|
| 26 сентября 1939 г. | начал рейд в водах Северной Атлантики, в ходе рейда потоплено два судна, захвачено одно |
| 5 ноября 1939 г. | вернулся в Германию |
| 15 ноября 1939 г. | переименован в «Лютцов» |
| 24 - 25 ноября 1939 г. | неудачный рейд к Ютландии, Дания |
| 9 апреля 1940 г. | артиллерийская дуэль с норвежскими береговыми батареями в Осло-фьорде, получил три прямых попадания снарядов калибра 280 мм |

| | |
|-------------------|--|
| 11 апреля 1940 г. | получил попадание торпеды, выпущенной британской субмариной «СPEARФИШ» на переходе в Германию; отбуксирован в Киль; вышел из строя до января 1941 г. |
|-------------------|--|

| | |
|-----------------|---|
| 13 июля 1941 г. | при попытке прорваться в Атлантику торпедирован одной торпедой, сброшенной с британского самолета; поставлен на ремонт в Киле до января 1942 г. |
|-----------------|---|

| | |
|-------------|------------------------------|
| май 1942 г. | переведен в Нарвик, Норвегия |
|-------------|------------------------------|

| | |
|----------------|--|
| 3 июля 1942 г. | принял участие в операции против конвоя PQ-17, поставлен на ремонт в Готенхафене (Гдыня, Польша) |
|----------------|--|

| | |
|-----------------|------------------------------|
| декабрь 1942 г. | переведен в Нарвик, Норвегия |
|-----------------|------------------------------|

| | |
|-------------------------|---|
| 30 - 31 декабря 1942 г. | участие в операции «Регенбоген» против конвоя JW-51B в районе о. Медвежий, морской бой с кораблями эскорта, причинил серьезные повреждения британскому эсминцу «Одарэйт», транспорты обнаружены не были |
|-------------------------|---|

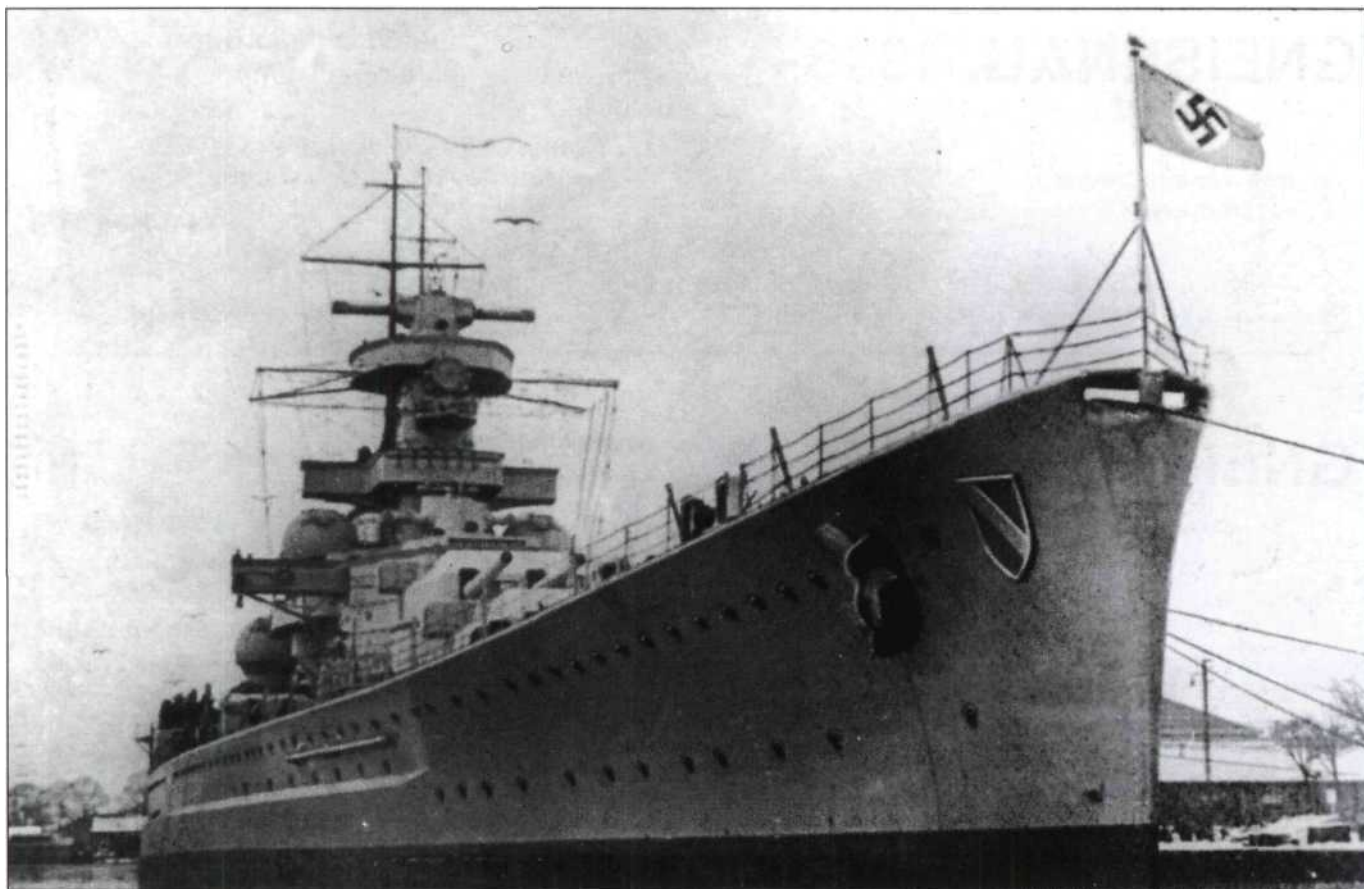
| | |
|------------------|--|
| сентябрь 1943 г. | переведен в Готенхафен для артиллерийской поддержки отступающих германских войск |
|------------------|--|

| | |
|-------------------|---|
| 16 апреля 1945 г. | потоплен 6-тонной бомбой, сброшенной с бомбардировщика RAF, на мелководье в Свиномонде (Свиноустье, Польша), башни главного калибра повреждений не получили и вели огонь по наступающим советским войскам |
|-------------------|---|

| | |
|---------------|------------------|
| 4 мая 1945 г. | взорван экипажем |
|---------------|------------------|

«Адмирал Шеер»

| | |
|------------------|--|
| 1936 - 1938 г.г. | патрулирование у берегов Испании |
| 31 мая 1937 г. | обстрел Алмерии, Испания, в ответ на бомбардировку «Дойчланда» |



«Шарнхорст» вскоре после вступления в строй 7 января 1939 г. Корабль еще не полностью загружен - обнажена ватерлиния цвета wasserlinienfarbe I 23a. Броненосец не выступает над обшивкой борта, как у «Дойчландов». В носовой части корпуса красуется родовой герб Шарнхорстов.

сентябрь 1939 г. ограниченно годен к эксплуатации из-за поломки силовой установки

4 сентября 1939 г. получил три прямых попадания бомбами, сброшенными с самолетов RAF, ни одна бомба не взорвалась

февраль - сентябрь 1940 г. ремонт

23 октября 1940 г. переведен в Брюнсботтель, Германия, в преддверии броска в Атлантику

5 ноября 1940 г. атака союзного конвоя НХ-84, потоплены британский вспомогательный крейсер «Джервис Бэй» и шесть транспортов, три транспорта повреждены; продолжение рейда в Южной Атлантике

20 - 22 января 1941 г. достиг Сейшельских островов в Индийском океане

1 апреля 1941 г. прибыл в Киль, за пять месяцев рейда потоплено 17 судов и кораблей

ноябрь 1941 г. запланированный совместный с «Тирпицем» рейд отменен приказом Гитлера

21-23 февраля 1942 г. переведен в Тронхейм, Норвегия

9-10 мая 1942 г. переведен в Нарвик, Норвегия

5 июля 1942 г. операция «Рюссельспрунг» отменена из-за полученных «Лютцовом» повреждений

16 августа 1942 г. операция «Вундерланд» в Карском море

20 августа 1942 г. потоплен ледокольный пароход «Сибиряков»

27 августа 1942 г. обстрелян порт Диксон, повреждено два небольших судна

ноябрь 1942 г. вернулся в Вильгельмсхафен для ремонта и переделки в учебный корабль

ноябрь 1944 г. начало операций в Балтийском море - обстрелы наступающих советских войск

март 1945 г. переведен в Киль для ремонта

9 апреля 1945 г. получил пять прямых попаданий бомб, сброшенных с британских самолетов

«Адмирал граф Шнее»

1936-1938 г.г. флагманский корабль кригсмарине

1936 - 1939 г.г. патрулирование у берегов Испании

21 августа 1939 г. покинул Вильгельмсхафен и вышел в район рейдерства в Южную Атлантику

26 сентября 1939 г. приступил к выполнению боевой задачи; в Южной Атлантике и в Индийском океане потоплено девять судов

13 декабря 1939 г. - морской бой в устье Ла-Платы с британскими крейсерами «Эксетер» и «Аякс», новозеландским крейсером «Ахиллес», зашел в порт Монтевидео для ремонта полученных в бою повреждений

17 декабря 1939 г. затоплен в эстуарии Ла-Платы

Корабли типа «Шарнхорст»

Корабли типа «Шарнхорст» классифицировались в Германии как Schlachtschiffe, боевой корабль, англичане описывали корабли как Battlecruiser. «Шарнхорст» стал развитием карманных линкоров типа «Дойчланд». Ответ союзников на появление «Дойчланда» в виде закладки «Дюнкерка» вызвал обеспокоенность уже в Германии. Казалось бы, чего немцам опасаться: линкором больше, линкором меньше - какая разница? В количественном отношении у Германии не имелось никаких шансов догнать по линкорам объединенный флот англичан и французов. Тем не менее, озаботились тевтоны, считая что появление еще одного-двух линкоров у вероятного противника значительно понизит эффективность использования «Дойчландов» в грядущей войне на морях - океанах. Было принято решение о разработке и постройке двух кораблей усовершенствованного проекта. В 1933 г. с приходом НСДАП к власти Германии окончательно перестала соблюдаться условия Версальского договора, поэтому новые «броненосцы» проектировались без оглядки на установленный в Версале лимит водоизмещения в 10 000 т. В проект закладывались следующие характеристики: скорость полного хода 32 узла, улучшенное бронирование, главный калибр - девять 280-мм орудий, толщина главного броневое пояса - 380

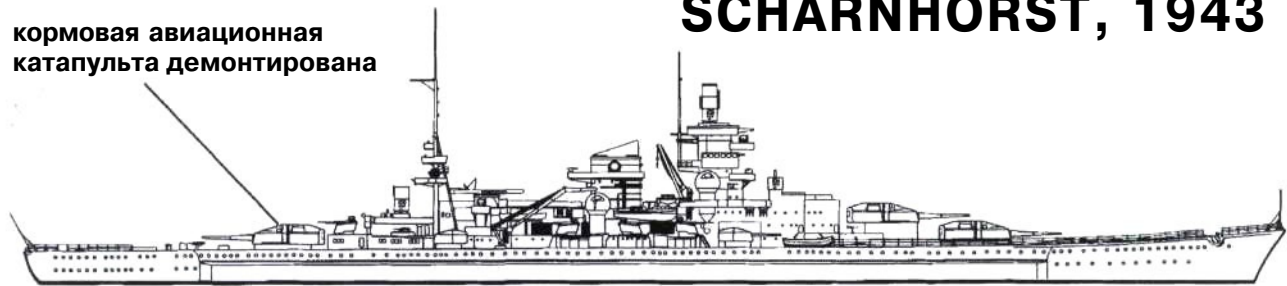
GNEISENAU, 1938



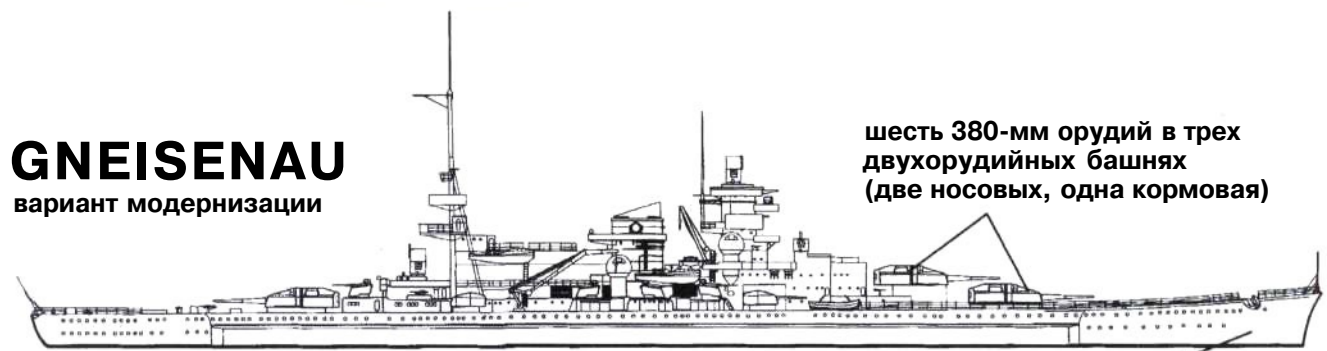
GNEISENAU, 1939



SCHARNHORST, 1943



GNEISENAU вариант модернизации



мм, две бронепалубы вместо одной. Гитлер поначалу одобрил все заложенные в проект улучшения, за исключением третьей башни главного калибра. Расчетное водоизмещение корабля колебалось где-то в районе 20 000 т. Год ушел у командования кригсмарине, чтобы убедить фюрера в необходимости установки на корабль третьей башни главного калибра. В 1934 г. Гитлер одобрил постройку двух броненосцев водоизмещением по 26 000 т, хотя в ходе проектирования водоизмещение выросло до 34 000 т, а полное водоизмещение - до 39 000 т.

Изначально корабли планировалось использовать в качестве рейдеров, подобно «Дойчландам», поэтому на них хотели ставить дизеля. Рост водоизмещения привел к

росту мощности потребной силовой установки - порядка 160 000 л.с., в три раза больше, чем мощность силовой установки «Дойчланда». Для кораблей такого размера и массы дизеля уже не подходили совершенно. В качестве силовой установки была выбрана парогазовая турбина, движитель - три гребных винта. Первый корабль, «Гнейзенау», заложили 21 мая 1938 г., второй - «Шарнхорст» - 7 января 1939 г.

Ниша в теории морской войны, которую мог бы занять «Шарнхорст», просматривалась еще более туманно, чем ниша для «Дойчланда». Отлично защищенный и скоростные корабли для своих габаритов имели откровенно слабое вооружение. В классическом эскадренном морском бою для них ме-

ста не было. Для рейдеров, предназначенных для борьбы с торговым судоходством, «Шарнхорсты» получились слишком большими и чересчур сильными. В 1934 г. разгорелась дискуссия по поводу главного калибра артиллерии новых броненосцев. Многие эксперты предлагали заменить 280-мм пушки орудиями калибра 305 мм или даже 406 мм. Дискуссия получилась совершенно оторванной от практики, поскольку в то время Германия не выпускала ни морских пушек столь крупных калибров, ни башен для них. Разного рода дискуссии задержали спуск «Шарнхорста» на воду на целых два года. Вдобавок Гитлер не хотел дополнительных сложностей в отношениях с Англией, неизбежных в случае установки на



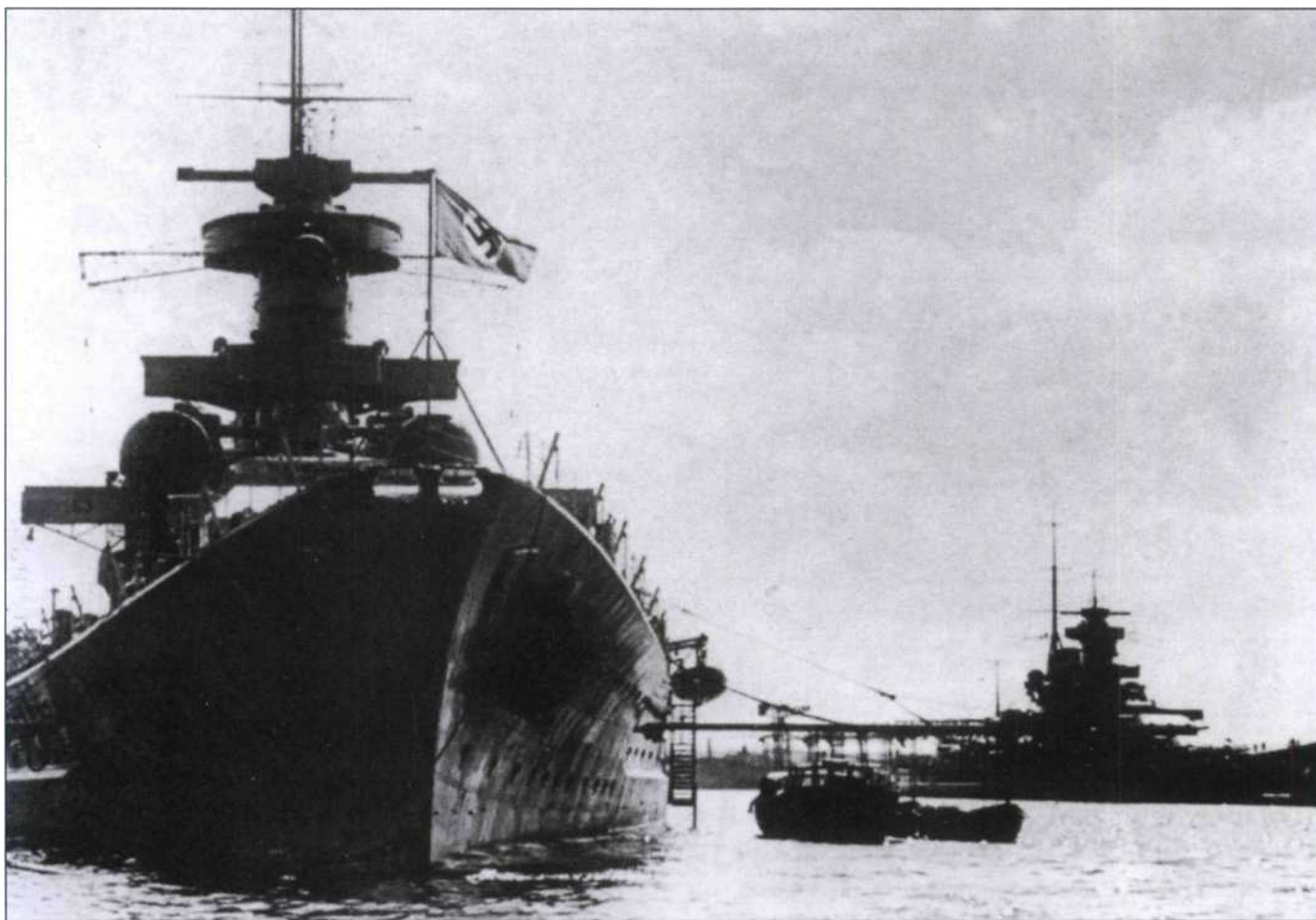
«Гнейзенау» вошел в строй 21 мая 1938 г., всего через семь месяцев после своего старшего «братика» «Шарнхорста». На «Гнейзенау» стояло две авиационных катапульты; одна была установлена на поворотной платформе за дымовой трубой, вторая - фиксировано на кормовой башне главного калибра. На передней катапульте установлен самолет Хейнкель He-114, на задней - Арадо Ar-95. Ни один из этих гидропланов не использовался с германских линкоров в годы Второй мировой войны.



Флаги расцвечивания - последний предвоенный смотр кригсмарине, Киль, 22 августа 1939 г. В кильватерной колонии друг за другом: «Гнейзенау», «Адмирал граф Шпее», «Адмирал Шеер» и «Дойчланд».



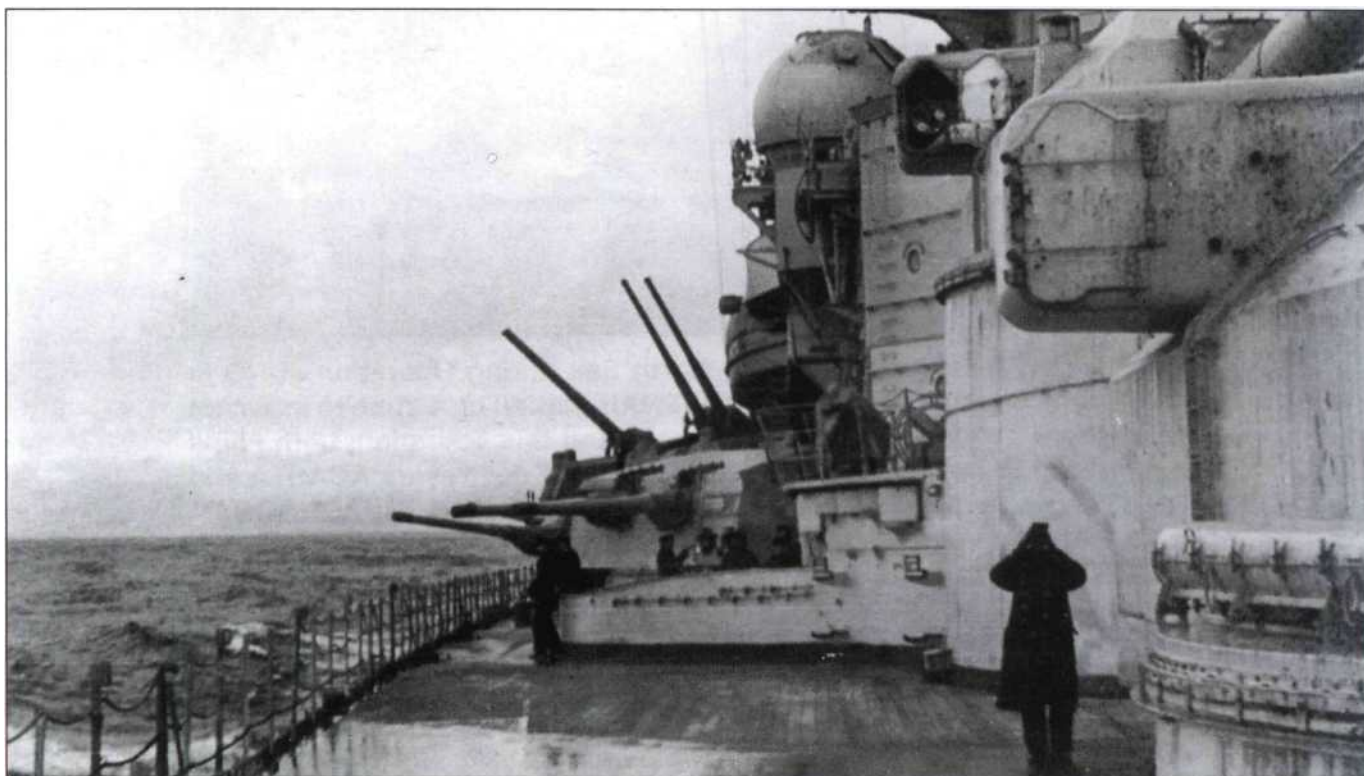
«Шарнхорст» вспенивает воды Северного моря, февраль 1940 г. Буруны - те еще, не взирая на модернизированный в 1939 г. нос. Параллельно с модернизацией носовой оконечности на дымовую трубу был установлен козырек. «Гнейзенау» и «Адмирал Хиппер» вышли к берегам Норвегии для участия в операции «Нордмарк» с целью нанесения ущерба судоходству союзников. Корабли поднялись до широты Бергена, не встретив ни одного транспорта.



«Шарнхорст» (слева) и «Гнейзенау» в порту, вероятно в Вильгельмсхафене, снимок сделан незадолго до начала Второй мировой войны. Носовая оконечность «Гнейзенау» модернизирована с целью снижения заливаемости на ходу. Нос - клиперный, как модернизированные носы «Дойчландов», но более закругленный и с большим развалом. Несмотря на модернизацию, мореходность «Шарнхорстов» оставляла желать лучшего.



«Шарнхорст» в доке Вильгельмсхафена, начало 1939 г. Клиперный нос увеличил длину корабля на 5,1 м до 234,9 м. 105-мм зенитные орудия «Гнейзенау».

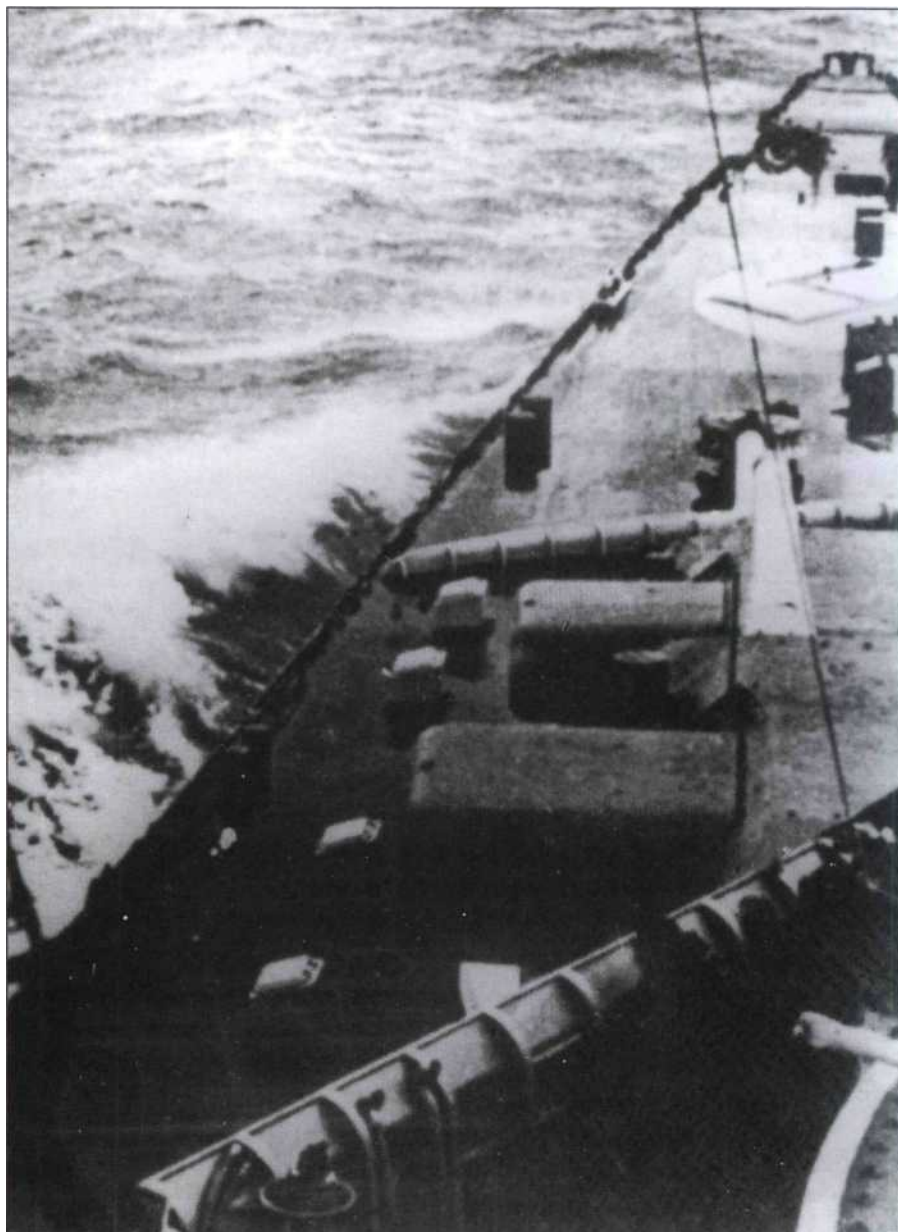


Снимок сделан у берегов Норвегии в апреле 1940 г. «Шарнхорст» прикрывал высадку десанта германских войск в Норвегии - операция «Везерюбунг». Ниже зениток установлен 150-мм пушки, две в двухорудийной башне и одна в одиночной установке. Колпак дальномера башни «В» («Берта») скрывает от наблюдения носовую башню главного калибра «А» («Антон»).

корабли орудий калибра крупнее 280 мм, что нарушало англо-германское соглашение в отношении морских вооружений от 1935 г. В результате главный калибр менять не стали. Вопрос о главном калибре опять возник в 1942 г., когда «Гнейзенау» получил тяжелые повреждения и рассматривался вопрос об установке на корабль в ходе восстановительного ремонта башен, аналогичных башням линкоров «Бисмарк» и «Тирпиц». Проект перевооружения корабля был разработан, но военная ситуация не позволила его осуществить.

Длина «Шарнхорста» по ватерлинии составляла 226 м, полная длина - 229,8 м, ширина - 30 м, осадка при стандартном водоизмещении - 8,2 м, при полном - 9,1 м. На момент спуска на воду размерения «Гнейзенау» не отличались от размерений

«Шарнхорст» режет воды Северного моря, операция «Джюно», июнь 1940 г. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вышли в море 4 июня с целью перехвата британских судов, эвакуирующих войска союзников из Норвегии. В ходе операции артиллерийским огнем германских кораблей были потоплены авианосец «Глориес», эсминцы «Акаста» и «Эрденит», однако выпущенная с «Акасты» торпеда угодила в «Шарнхорст». На носу «Шарнхорста» нанесен знак быстрого опознавания с воздуха - черная свастика в белом круге на красном фоне.





«Шарнхорст» ведет огонь главным калибром по британскому авианосцу «Глориес», 8 июня 1940 г. На палубе британского авианосца тогда стояли сухопутные «Харрикейны», совершившие впервые опаснейшую посадку на палубу корабля. Авианосцу нечем было ответить на обстрел германскими кораблями. Полчаса понадобилось немцам чтобы утопить «Глориес».



«Шарнхорст» несется Английским каналом, 12 февраля 1942 г. Предшествующей ночью оба «Шарнхорста» и тяжелый крейсер «Принц Евгений» вышли из Бреста - началась операция «Церберус», прорыв через Ла-Манш в порты Германии. Командование кригсмарине желало видеть свои крупные корабли в норвежских портах, а не во Франции. Из Норвегии проще было пиратствовать на путях союзных конвоев в Северной Атлантике. К тому же в Бресте корабли подвергались постоянным атакам со стороны авиации союзников. Операция «Церберус» проводилась в тесном взаимодействии с люфтваффе и в целом прошла удачно. Оба «Шарнхорста» подорвались на минах, но уже у побережья Дании. Все германские корабли прибыли в Вильгельмсхафен 13 февраля. На мачте «Шарнхорста» реет флаг вице-адмирала Отто Циллакса, командовавшего переходом германских кораблей через Английский канал. Линкор прикрывают с воздуха германские истребители.



«Шарнхорст» (справа), «Гнейзенау» и «Принц Евгений» у берегов Дании, 12 февраля 1942 г. На переходе тяжелые корабли сопровождали шесть эсминцев и 13 торпедных катеров.



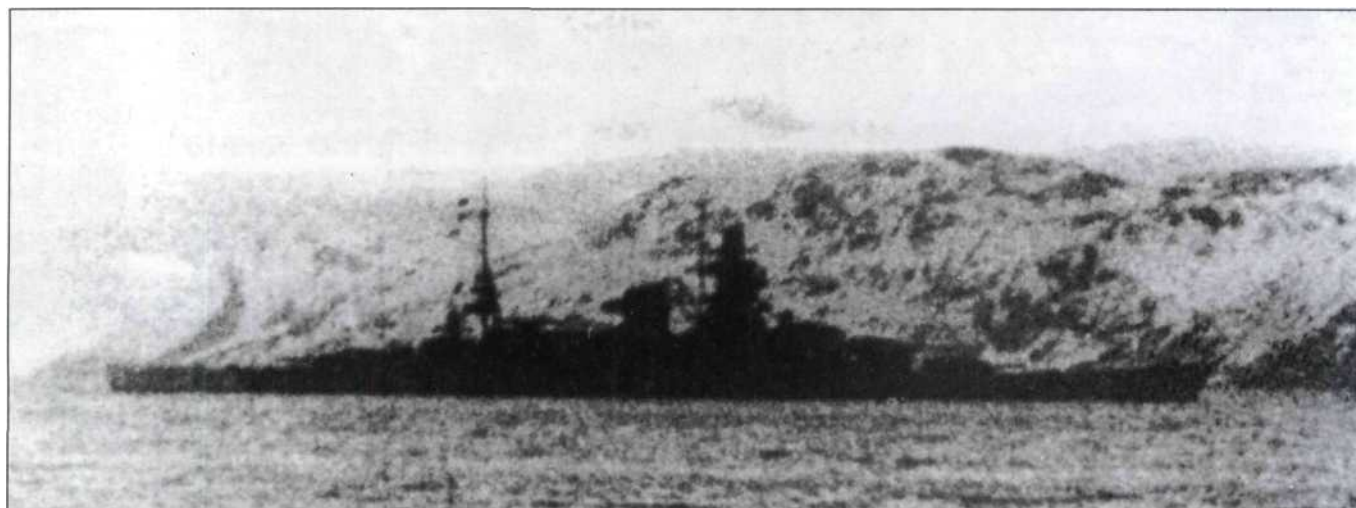
«Шарнхорст» на полном ходу в Северном море, операция «Церберус». На переходе «Шарнхорст» дважды подрывался на минах. Серьезных повреждений корабль не получил, но его ремонт затянулся до октября 1942 г. На время прорыва через Ла-Манша было усилено ПВО корабля: на башне главного калибра «В» установили счетверенную 20-мм зенитную пушку. После прибытия в Германию счетверенный зенитный автомат с башни «Берта» демонтировали.

«Шарнхорста». В 1939 - 1940 г.г. на корабле установили новые носовые оконечности, после чего полная длина возросла до 234,9 м. В годы войны полное водоизмещение «Шарнхорста» составляло примерно 38 900 т.

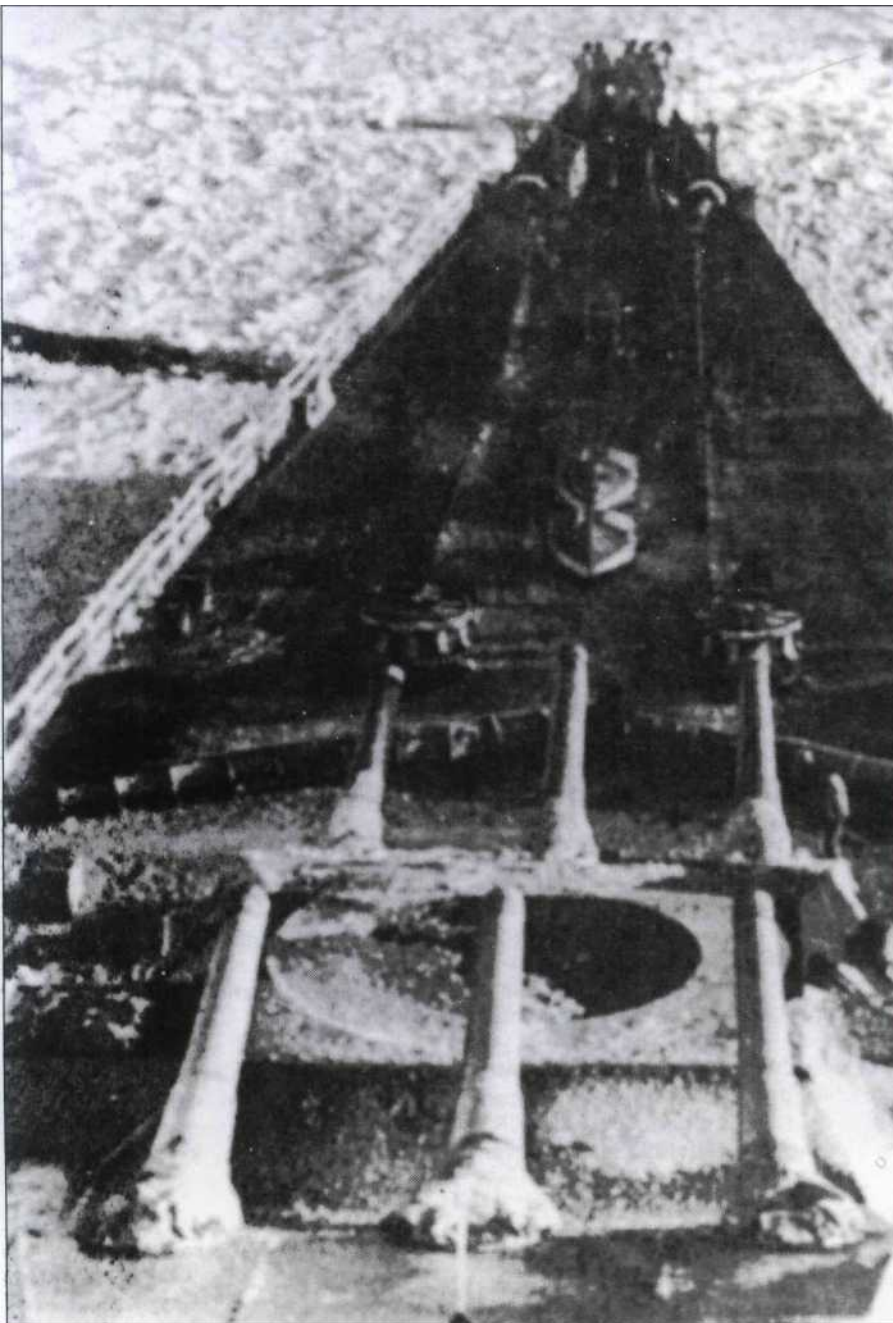
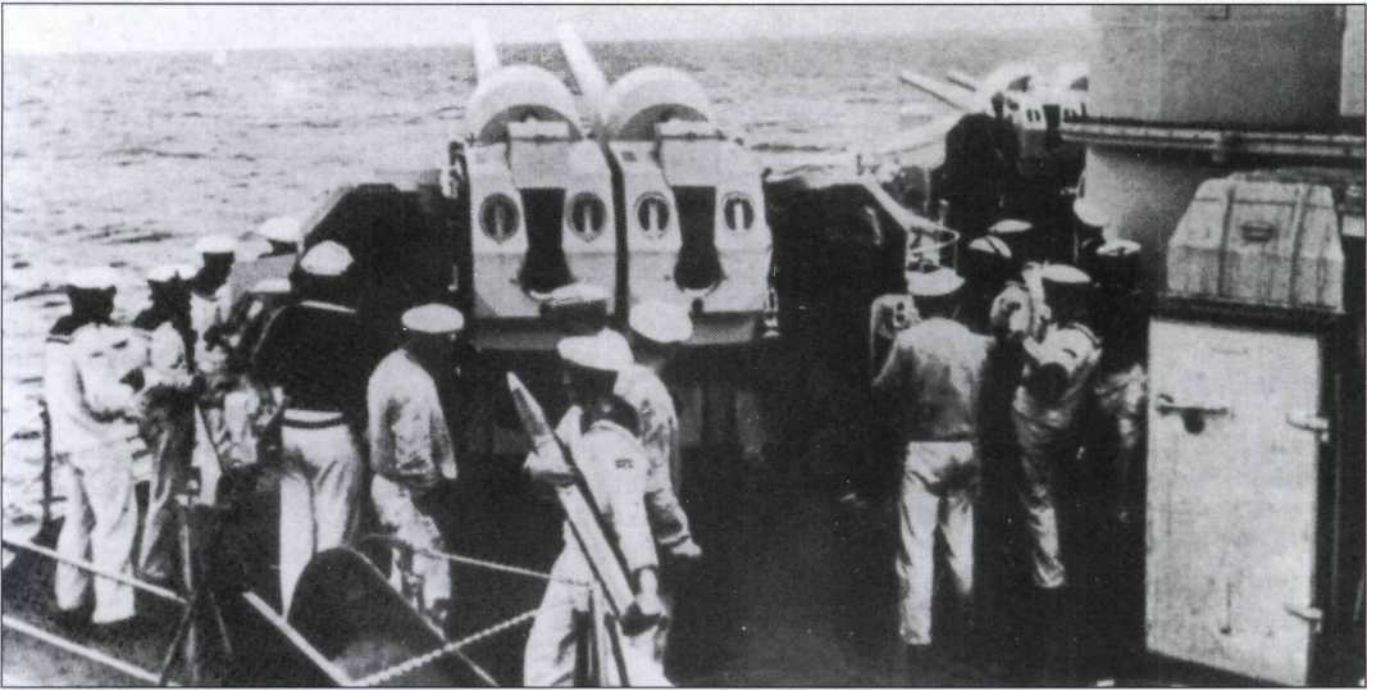
Силовая установка «Шарнхорста» состояла из 12 паровых котлов высокого давления фирмы Вагнер и трех турбин, работавших на валы трех гребных винтов. Турбины для «Шарнхорста» изготовила фирма Браун-Бовери, для «Гнейзенау» турбины строились в Германии. Силовая установка мощностью 165 000 л.с. позволяла развивать кораблю скорость полного хода 32 узла, хотя броненосцы могли развивать такую скорость крайне редко. Реально максимальная мощность силовой установки составляла 160 000 л.с., а скорость полного хода не превышала 31 узла. Дальность плавания - 8800 морских миль (16 308 км) на скорости 19 узлов и 10 000 морских миль (18 531 км) на скорости 17 узлов.



«Гнейзенау» и корабли эскорта, Ла-Манш. 105-мм зенитки линкора задраны в небо в готовности открыть огонь по британским самолетам.



«Шарнхорст» проходит мимо «Тирпица», Норвегия, начало сентября 1943 г. 6 сентября оба корабля покинули Альтафьорд для обстрела Шпицбергена - операция «Сицилиен». Носовая и кормовая оконечности корпуса «Шарнхорста» окрашены в светло-серый цвет, надстройки и середина корпуса - темно-серые.



Расчет спаренной 105-мм зенитной установки линкора «Гнейзенау» на предвоенных учениях, 1938 г. На «Гнейзенау» и «Шарнхорсте» стояло по 14 105-мм зенитных орудий в семи спаренных установках. Дальность стрельбы этих орудий составляла 17 700 м, достигаемость по высоте при угле возвышения ствола 80 град. - 12 500 м.

Толщина главного бронепояса обоих «Шарнхорстов» составляла 380 мм. Внутри корпуса была установлена противоторпедная переборка из броневой стали толщиной 45 мм. Толщина главной бронепалубы - 50 мм, толщина бортовых скосов от бронепалубы к бронепоясу - 105 мм. На «Шарнхорсте» использовалась, главным образом, броня марки Wh (Wohan hart) из гомогенной стали. Броня Wh была более стойкой, чем крупновская броня КС (Krupp Cementic), из которой строились броненосцы «Дойчланд».

Экипажи «Шарнхорстов» насчитывали 1669 - 1840 человек.

Главный калибр состоял из девяти орудий SC C/28 калибра 280 мм, установленных в трех трехорудийных башнях - две башни в носу и одна в корме. Орудия главного калибра полностью идентичны орудиям главного калибра карманных линкоров. Вспомогательное вооружение представлено 12 пушками SC C/28 в четырех двухорудий-

Один из «Шарнхорстов», предположительно «Гнейзенау», во льдах, зима 1939-1940 г.г. Лед существенно затруднял в Арктике трафик кораблей. На крыше носовой башни главного калибра нанесена окраска белого цвета - знак быстрого опознавания с воздуха. Вся верхняя часть башни «Антон» выкрашена в темно-серый цвет для лучшей заметности белой окраски. Аналогичные знаки быстрого опознавания рисовали на башнях главного калибра германских линкоров в годы Первой мировой войны.



Пропагандистский плакат с фотографией «Гнейзенау». В конце 1938 г. на «Гнейзенау» поставили клипперный нос и козырек на дымовой трубе. В отличие от «Шарнхорста», грот-мачта «Гнейзенау» стояла сразу за дымовой трубой.



«Гнейзенау» во льдах, операция «Нордмарк», февраль 1940 г. На катапульте установлен гидросамолет Арадо Ar-196, катапульты на башне пустая. В 1942 г. катапульту с кормовой башни сняли. Башенные катапульты на «Шарнхорстах» практически не использовались.



Залп 280-мм орудий башни «В» броненосца «Гнейзенау». Корабль ведет огонь по британскому авианосцу «Глориес», 8 июня 1940 г. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в ходе операции «Джюно» потопили авианосец «Глориес», эсминцы «Акаста» и «Эрдеит», после чего 9 июня пришли в Тронхейм.



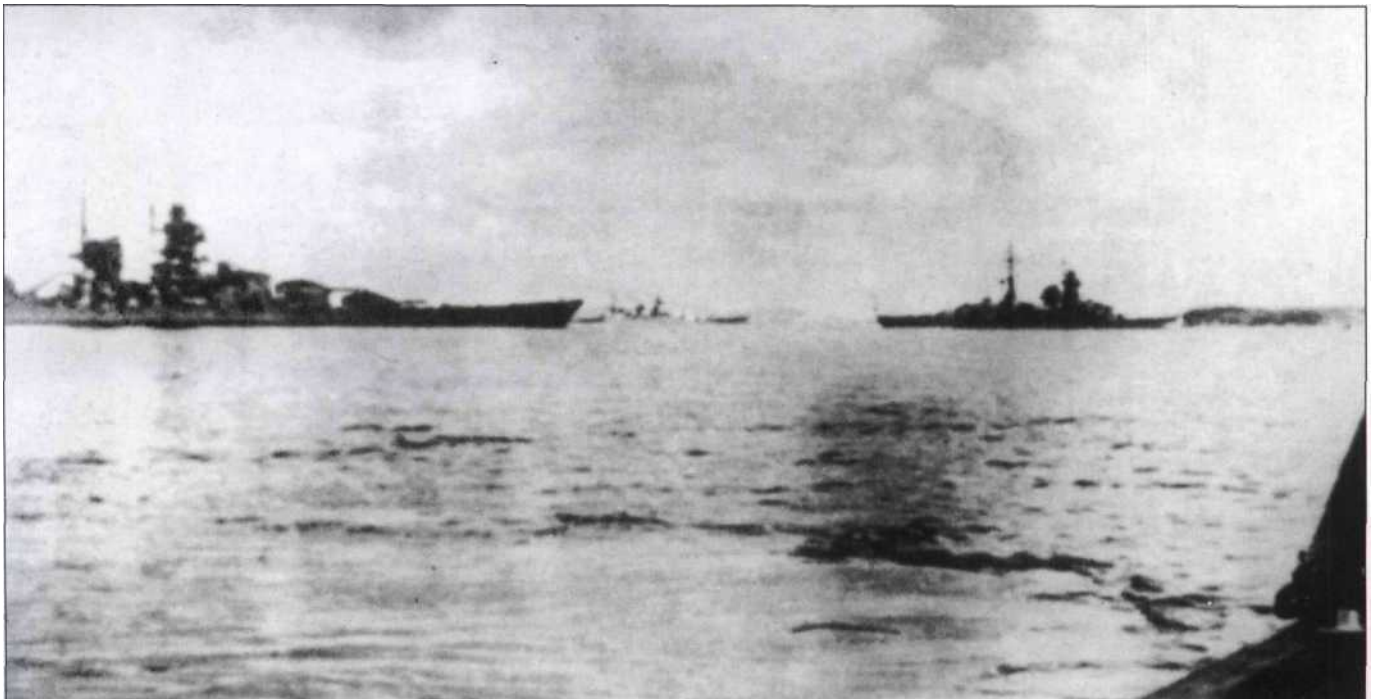
«Гнейзенау» (вдали) и эсминец за кормой «Шарнхорста», февраль 1940 г. Эти корабли вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» принимали участие в операции «Нордмарк», направленной против судоходства союзников в норвежских водах. Немецкие корабли так и не обнаружили судов союзников. На переднем плане - сферический колпак оптического дальномера.

ных башнях и четырех одинарных установках. На момент вступления кораблей в строй средства ПВО включали 14 105-мм орудий SC C/33 в семи спаренных установках, 16 37-мм пушек SK C/30 в спаренных установках и десяти 20-мм зениток Flak-38 в одинарных установках. Накануне войны 20-мм зенитные автоматы сняли, взамен в 1941 г. установив счетверенные зенитки Flakvierling-38, также имевшие калибр 20 мм. На «Шарнхорст» поставили шесть счетверенных 20-мм зениток, максимум.

Оба корабля проектировались без торпедных аппаратов, но на оба броненосца в 1941 г. поставили по два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, торпедные аппараты были смонтированы на главной палубе. Эти торпедные аппараты ранее стояли на легких крейсерах кригсмарине, на «Шарнхорсты» их перенесли, ничего при этом не изменив. Торпедные аппараты стреляли стандартными парогазовыми торпедами G7.

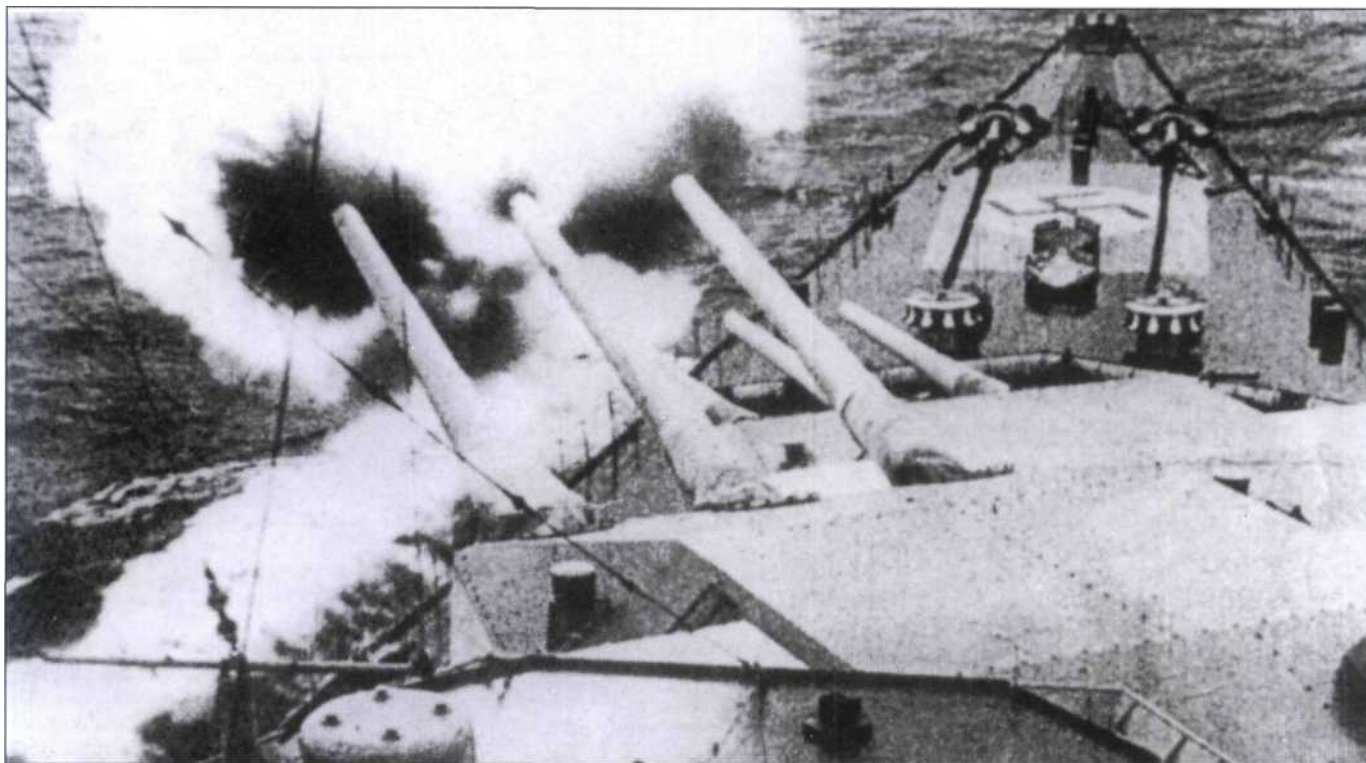
Стрельба главного калибра управлялась с помощью пяти оптических дальномеров с базой 10,5 м. По одному дальномеру установлено на носовой и кормовой надстрой-

Основные силы кригсмарине, задействованные в операции «Джюно», собрались на рейде Кильфьёрда, Германия, начало июня 1940 г. «Гнейзенау» - слева, в центре - силуэт «Шарнхорста», справа - «Адмирал Хиппер». Эти корабли вместе с эсминцами сопровождения покинули Киль 4 июня, потом прошли Скагеррак и углубились в Северное море (по его поверхности).

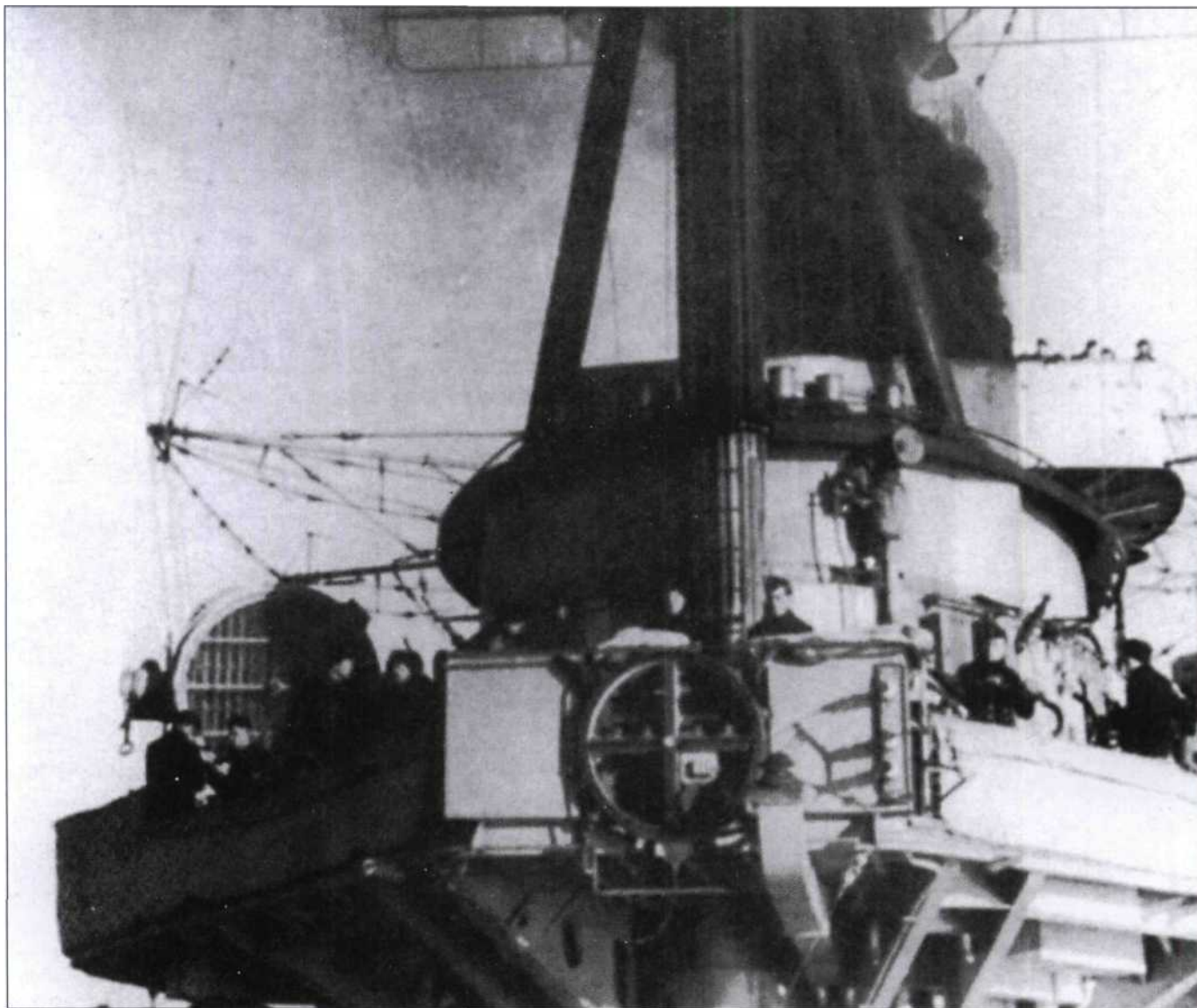




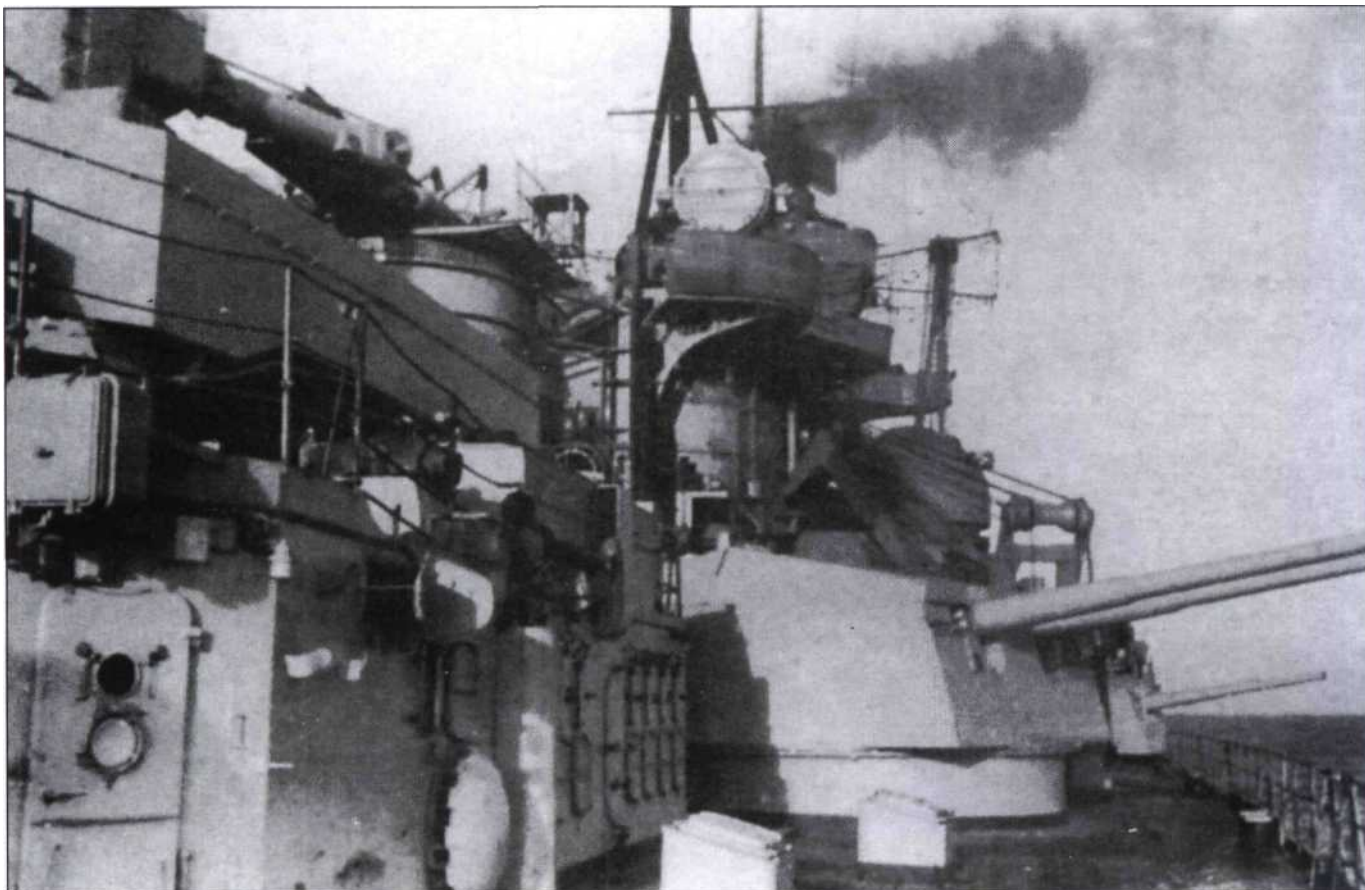
Носовая оконечность «Гнейзенау», операция «Джюно», июнь 1940 г. Верхние части башен главного калибра окрашены в темно-серый цвет, белые круги на башнях закрасены. Теперь в качестве символа быстрого опознавания с воздуха используется нарисованный на палубе нацистский флаг. На черно-белом снимке красный фон «флага» сливается с темно-серой палубой.



«Гнейзенау» ведет огонь главным калибром по авианосцу «Глориес», 8 июня 1940 г. Авианосец был потоплен огнем 280-мм снарядов, эсминцы «Эрдент» и «Акаста» - огнем 150-мм орудий.

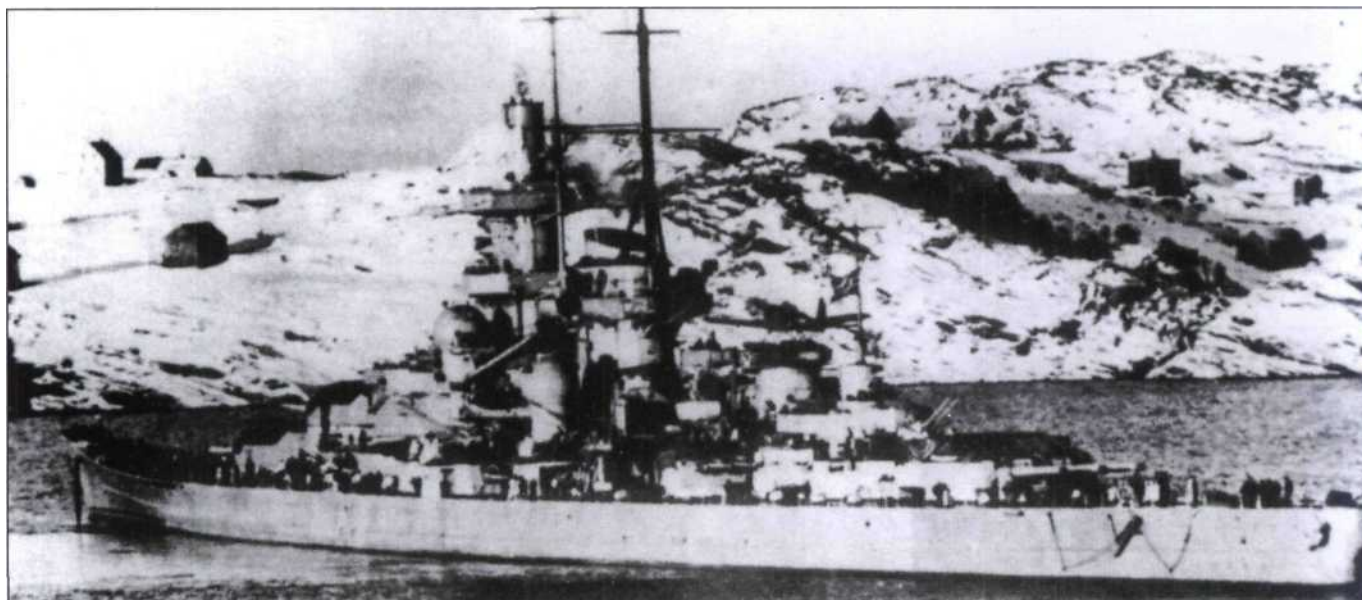
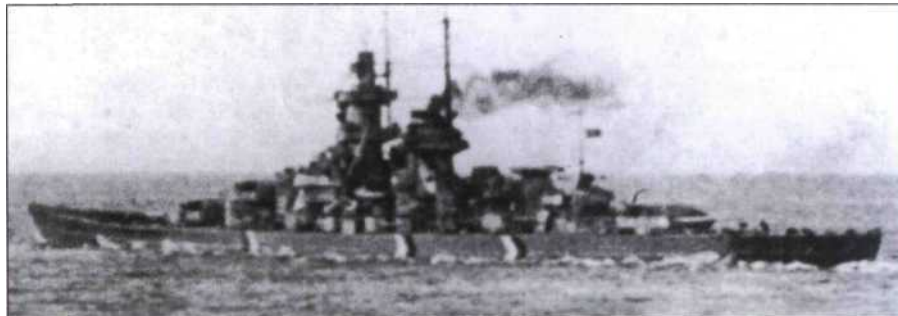


Моряки на прожекторной площадке дымовой трубы «Гнейзенау».



150-мм башня правого борта, «Гнейзенау», корабль в море. За ней - одиночное 150-мм орудие.

«Гнейзенау» в Балтийском море, конец 1940 г. Самолет камуфлирован по «балтийской» схеме кригсмарине. Носовая и кормовая части корпуса покрашены в темно-серый цвет. На борту нарисованы фальшивые буруны и черно-белые полосы. Крыши башен главного калибра окрашены в красный цвет. Основной цвет окраски корабля - светло-серый. В такой окраске «Шарнхорст» и «Гнейзенау» плавали до января 1941 г.



«Гнейзенау» на якоре в норвежском фьорде накануне операции «Берлин», январь 1941 г. «Балтийский» камуфляж закрашен. Кормовая и носовая оконечности корпуса перекрашены из темно-серого цвета в средне-серый. Крыши башен главного калибра - желтые, стандартного «атлантического» цвета быстрого опознавания с воздуха кораблей кригсмарине. С башни «С» главного калибра демонтирована катапульта. «Гнейзенау» и «Шарнхорст» несли по три самолета, которые использовались для ведения разведки и корректировки артиллерийского огня.



«Гнейзенау» в Северной Атлантике, операция «Берлин». Оба «Шарнхорста» пытались прорваться в Атлантику 28 декабря 1940 г., но тогда «Гнейзенау» получил повреждения в сильный шторм. Корабли вернулись в Германию 3 января 1941 г. 22 января оба корабля успешно осуществили прорыв в северную Атлантику. В ходе операции «Берлин» на «Гнейзенау» держал свой флаг адмирал Гюнтер Лютенс.

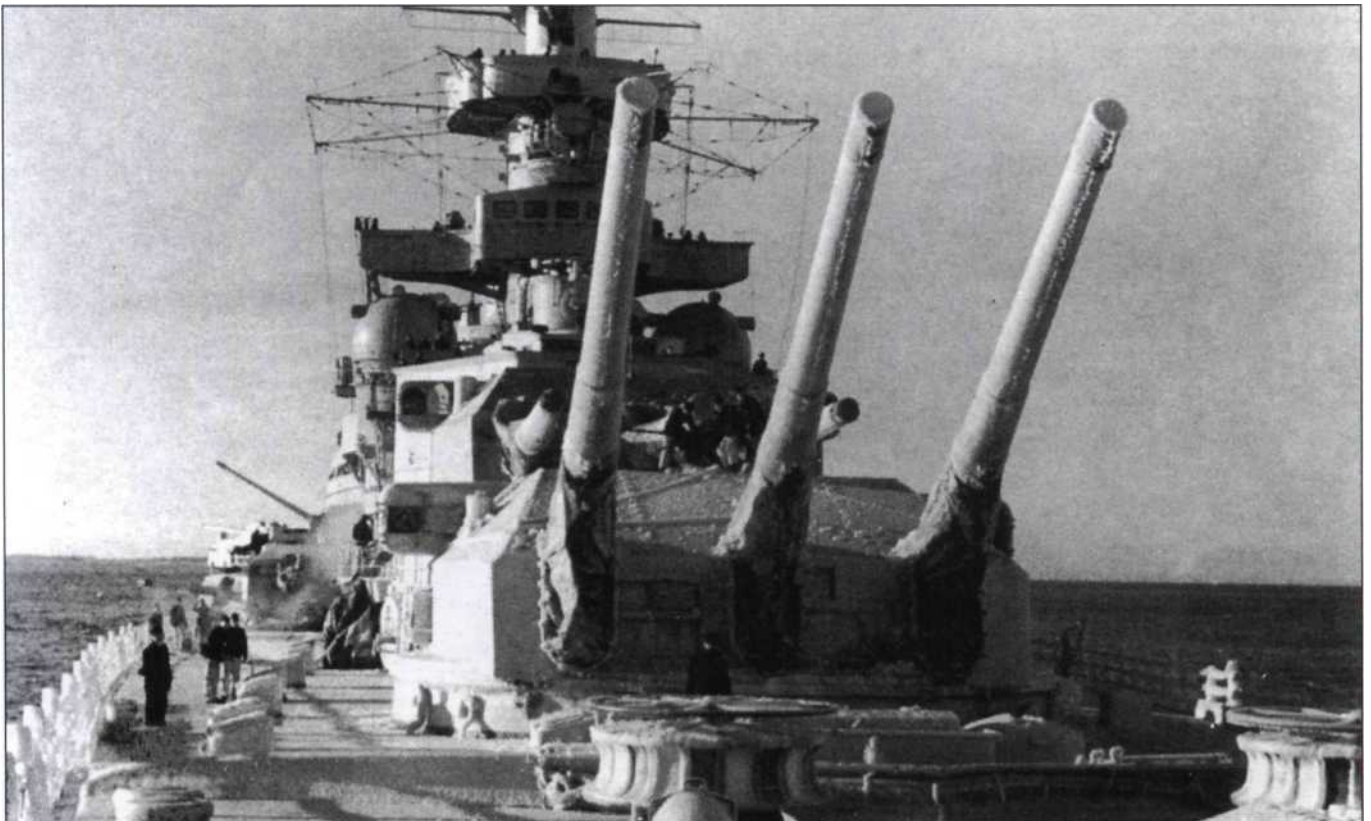
Лед покрывает «Гнейзенау», Северная Атлантика, конец января 1941 г. В ходе операции «Берлин», с 22 января по 23 марта 1941 г., «Шарнхорст» и «Гнейзенау» прошли 17 800 миль, потопив 22 судна суммарным тоннажем 115 000 т. 23 марта корабли вошли в Брест.

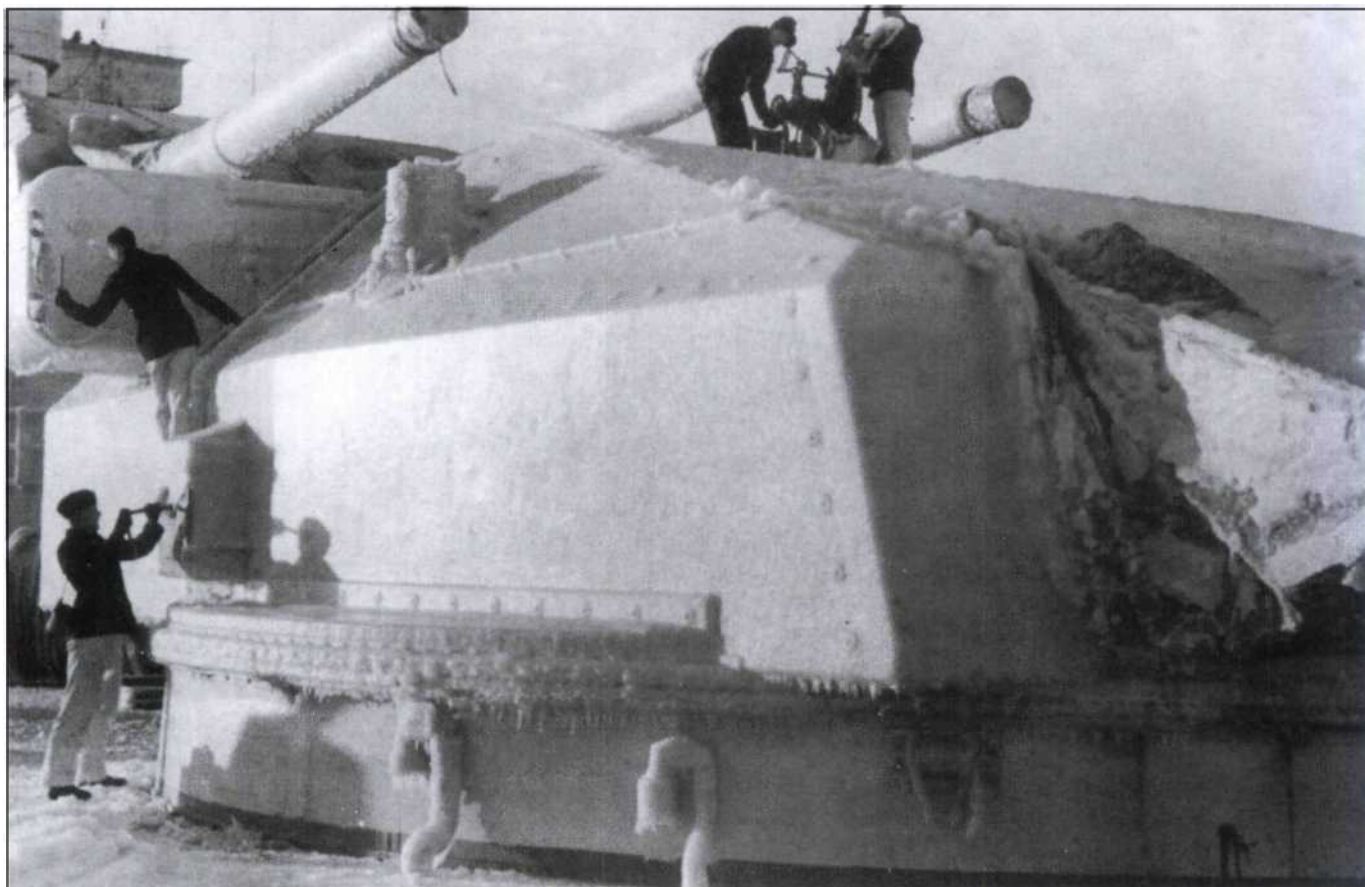
ках и по одному - на каждой башне главного калибра. В ноябре 1939 г. оба «Шарнхорста» установили РЛС FuMO-22, размеры антенны РЛС - 2 x 6 м. Антенны ставились выше оптического дальномера, установленного на носовой надстройке. Эти РЛС оставались на корабля до самого окончания карьеры броненосцев. Летом 1941 г. в Бресте над кормовыми оптическими дальномерами обоих кораблей поставили антенны системы FuMB Ant 6 Palau и FuMB 4. Эти антенны установили в преддверии начала операции «Церберус» - прорыва через Ла-Манш. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» успешно прошли Английским каналом в феврале 1942 г.

Боевая карьера кораблей типа «Шарнхорст»

«Шарнхорст»

| | |
|----------------------------|--|
| июль - сентябрь 1939 г. | послеиспытательный ремонт в Вильгельмсхафене |
| 21 - 27 ноября 1939 г. | совместный с «Гнейзенау» выход к Исландии для введения |
| в заблуждения противника - | обеспечение прорыва «Графа Шпее» в Атлантику |
| 23 ноября 1939 г. | потоплен британский вспомогательный крейсер «Равалпинди» |
| 18 - 20 февраля 1940 г. | отмена совместного с «Гнейзенау» выхода (операция «Нордмарк») к Шетландским островам |
| 7 апреля 1940 г. | операция «Везерюбунг», вторжение в Норвегию; совместные |





Моряки скалывают лед с башни главного калибра линкора «Гнейзенау», операция «Берлин». Тонкая корка льда не ухудшала стойчивость корабля, но мешала открывать люки и двери, покрывала линзы оптических приборов. На башне установлен 20-мм счетверенный зенитный автомат.

действия с «Гнейзенау», патрулирование у западного побережья Норвегии

9 апреля 1940 г. короткий бой с линейным крейсером «Риноун», оба корабля не получили повреждений

4-9 июня 1940 г. совместный с «Гнейзенау» выход в Арктику (операция «Джюно») на перехват транспортов, осуществляющих эвакуацию союзников из Норвегии, возвращение в Тронхейм

8 июня 1940 г. потоплены авианосец «Глориес», эсминцы «Акаста» и «Эрдент»; получены повреждения торпедой, выпущенной эсминцем «Акаста»

11-13 июня 1940 г. атакован самолетом с авианосца «Арк Ройал» на стоянке в Тронхейме, повреждений нет

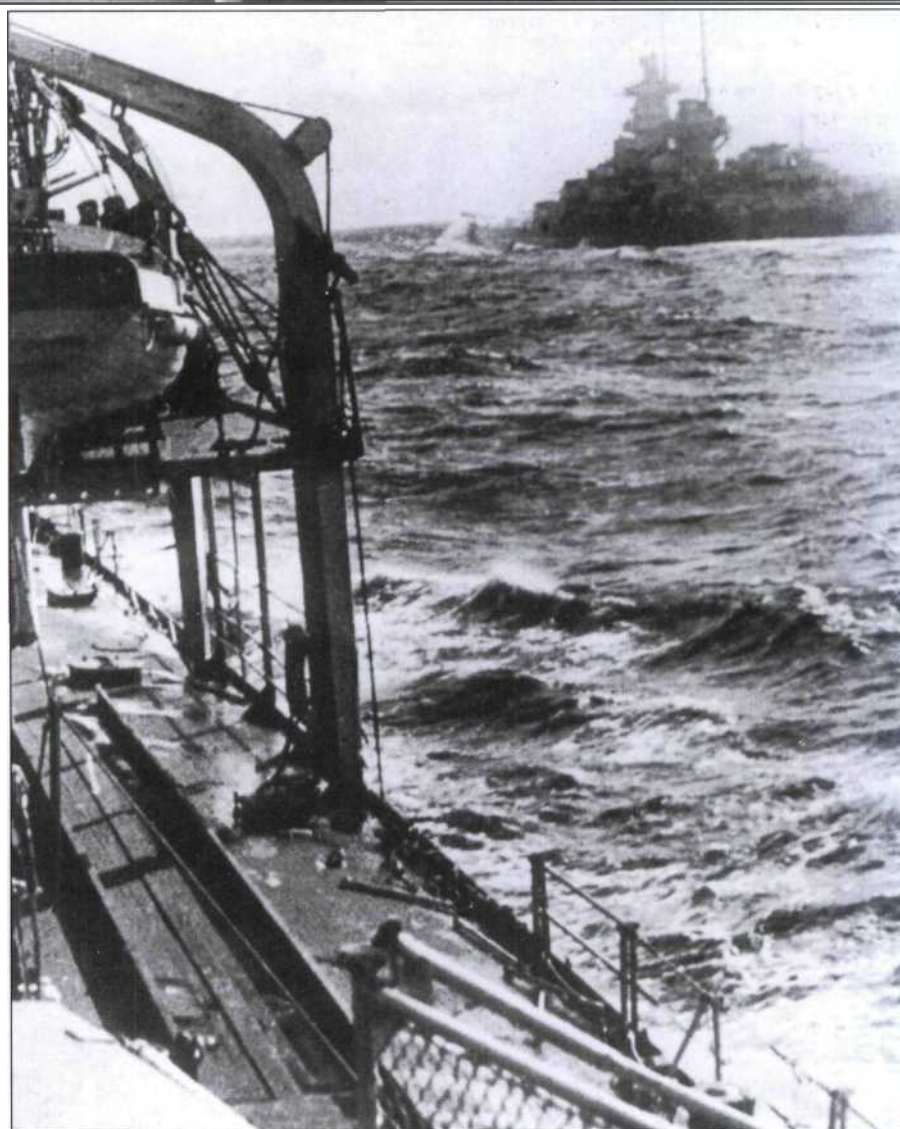
21 июня 1940 г. возвращение в Киль

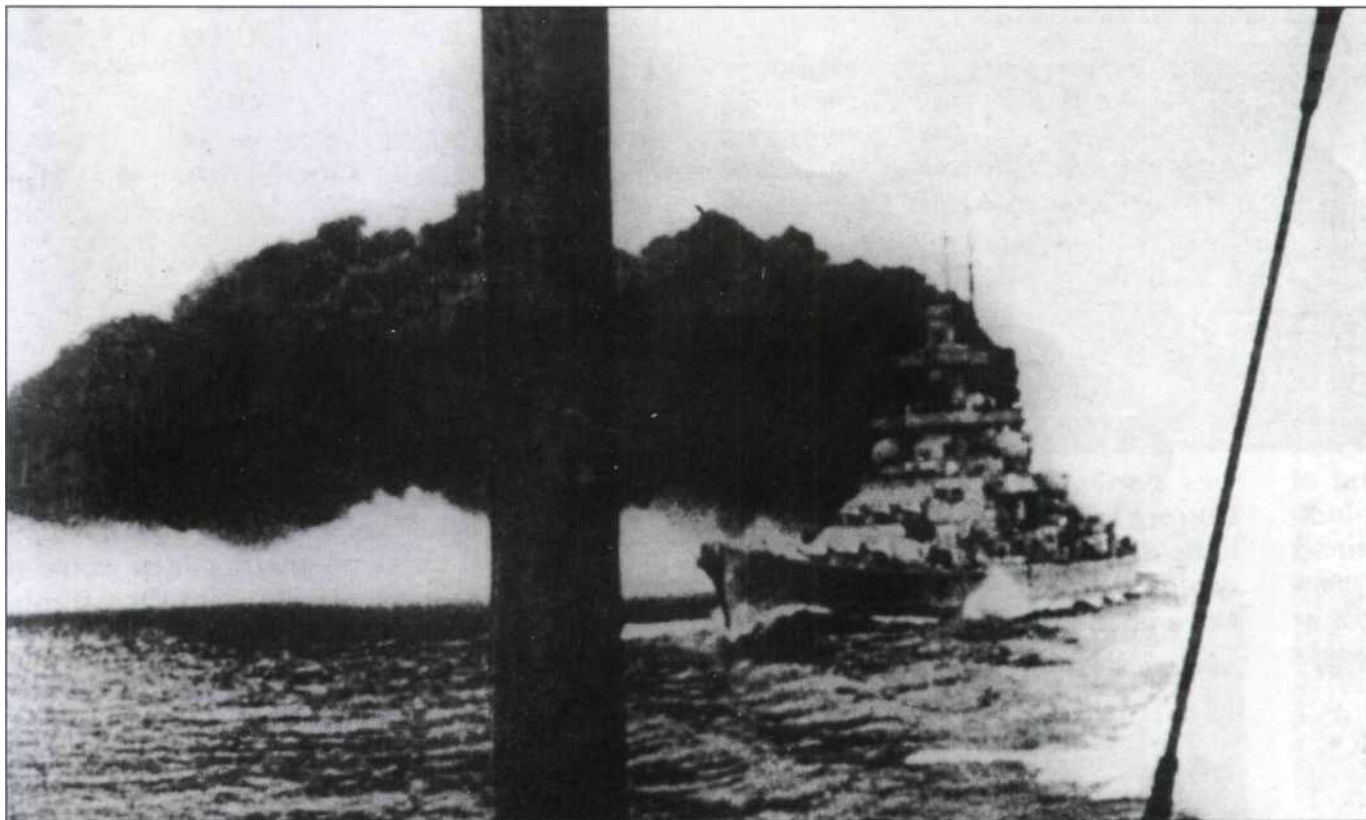
июль - октябрь 1940 г. ремонт на Дойче Верке в Киле

28 декабря 1940 - 3 января 1941 г. неудачная попытка прорыва в Атлантику

22 января - 23 марта 1941 г. успешный, совместно с «Гнейзенау», прорыв в Атлан-

«Гнейзенау» держит курс к Бресту, 22 марта 1941 г. За двух месячный рейд «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пустили ко дну 22 транспорта союзников. Снимок сделан с борта германского миноносца, вышедшего из Бреста навстречу линкорам.





«Гнейзенау» ставит дымовую завесу, чтобы оторваться от британского линкора «Родней», 16 марта 1941 г. Оба германских корабля, «Шарнхорст» и «Гнейзенау», уступали по артиллерии вооруженному 16-дюймовыми пушками «Родней», на британском линкоре имелось девять орудий калибра 16 дюймов. Есть такой анекдот: «Я-мастер спорта по боксу, записка на пуховике в гардеробе; через полчаса - на месте куртки пустой крючок с запиской: А я-по бегу». Германские корабли превосходили «Родней» в скорости полного хода и унесли ноги от «боксера».

тику; в ходе рейда потоплено 22 судна водоизмещением 115 000 т, пройдено 17 800 миль; поход завершён в Бресте, Франция

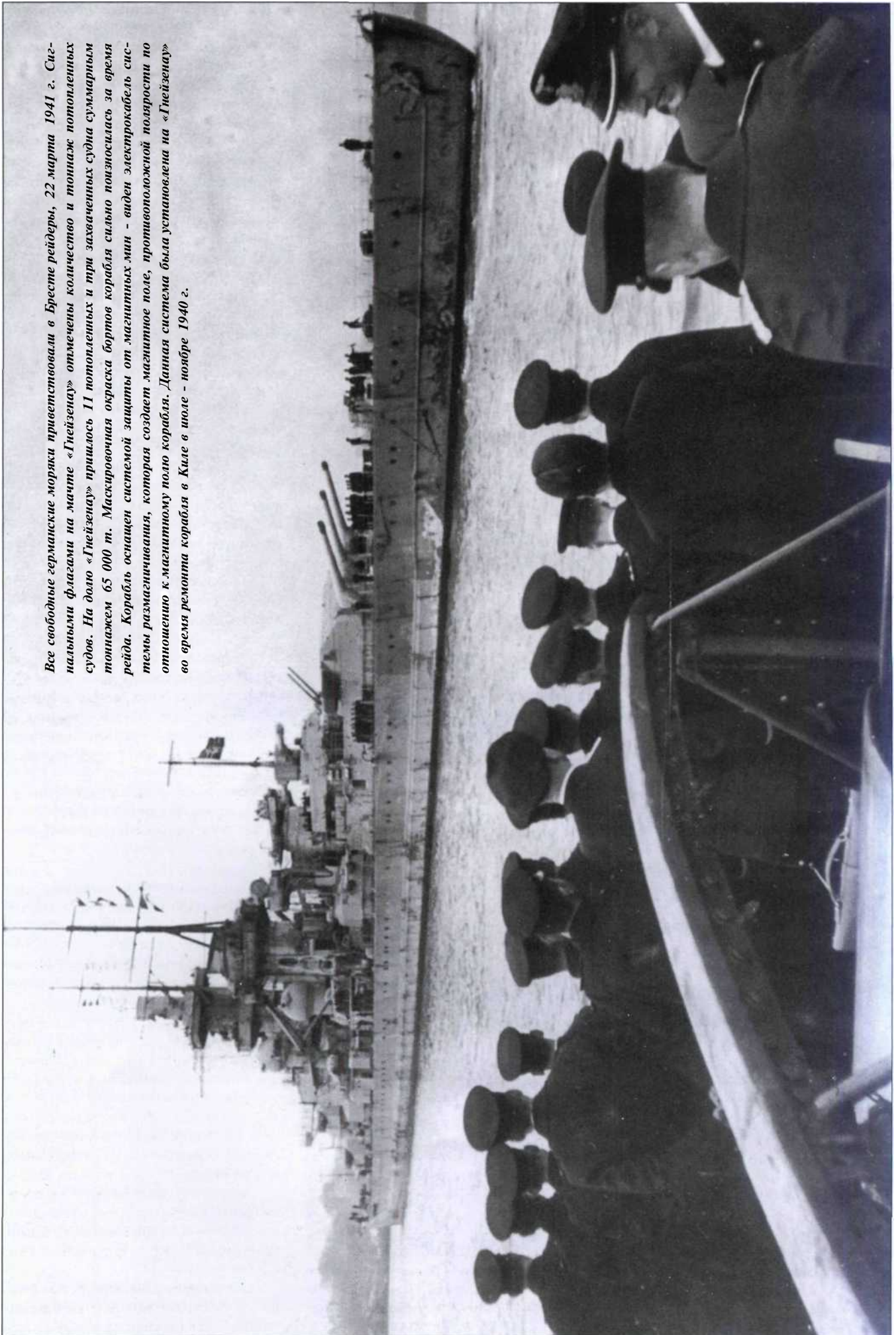
| | |
|---------------------------|---|
| 23 июля 1941 г. | переведен в Ла Паллис, Франция |
| 24 июля 1941 г. | поражен пятью бомбами, сброшенными с самолетов RAF |
| август 1941 г. | переведен в Брест на ремонт |
| 11-13 февраля 1942 г. | операция «Церберус» - совместный прорыв с «Гнейзенау» и тяжелым крейсером «Принц Евгений» через Ла-Манш; подорвался на минах у побережья Дании, прибыл в Вильгельмсхафен |
| 15 февраля 1942 г. | переведен в Киль |
| февраль - октябрь 1942 г. | ремонт на Дойче Верке |
| 11 января 1943 г. | попытка прорыва в Норвегию сорвана британской авиацией, вернулся в Киль |
| 8-10 марта 1943 г. | переведен в Альтафьорд, Норвегия |
| 6-9 сентября 1943 г. | операция «Сицилиен» - совместный с «Тирпицем» обстрел Шпицбергена, высажена десантная партия |
| 25 декабря 1943 г. | операция против конвоя JW-55B |
| 26 декабря 1943 г. | бой при Норд-Капе, столкновение с британскими крейсерами; получил два прямых попадания 8-дюймовых (203 мм) снарядов с крейсера «Норфолк», выведен из строя радар; позже в другом бою дважды поразил крейсер «Норфолк» 11-дюймовыми снарядами; еще позже добился попаданий в линкор «Дюк оф Йорк»; четыре выпущенных британскими эсминцами торпеды лишили корабль хода; получил попадания минимум еще десяти торпед и тяжелых снарядов орудий линкора «Дюк оф Йорк» в результате чего затонул; спасено 36 человек из состава экипажа |

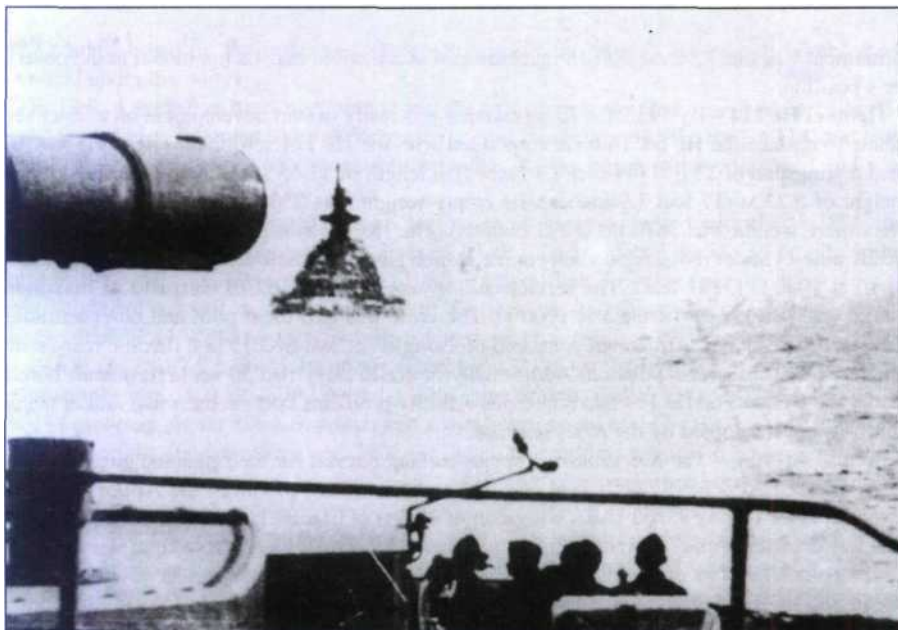
«Гнейзенау»

| | |
|-----------------------|---|
| 7-10 октября 1939 г. | прерван поход к побережью Норвегии |
| 21-27 ноября 1939 г. | совместный с «Шарнхорстом» выход к Исландии |
| 18-20 февраля 1940 г. | прерван совместный с «Шарнхорстом» поход к Шетландским островам |

| | |
|------------------------------------|--|
| 7 апреля 1940 г. | операция «Везерюбунг» - вторжение в Норвегию; патрулирование у западного побережья Норвегии |
| 9 апреля 1940 г. | короткое столкновение с линейным крейсером «Ринаун», получил три прямых попадания снарядов |
| 12 апреля 1940 г. | встал на ремонт в Вильгельмсхафене |
| 4-9 июня 1940 г. | совместный с «Шарнхорстом» поход в Арктику, возвращение в Тронхейм |
| 8 июня 1940 г. | потоплены авианосец «Глориес», эсминцы «Акаста» и «Эрмент»; повреждений нет |
| 10-11 июня 1940 г. | неудачная попытка прорыва в Атлантику, вернулся в Тронхейм |
| 20 июня 1940 г. | ложный выход из Тронхейма с целью обеспечения перехода «Шарнхорста» в Киль; получил попадание выпущенной британской субмариной «Клайд» торпедой в носовую часть; вернулся в Тронхейм |
| 25-27 июля 1940 г. | переведен в Киль |
| июль - сентябрь 1940 г. | ремонт на Дойче Верке в Киле |
| 28 декабря 1940 - 3 января 1941 г. | неудачная попытка совместного с «Шарнхорстом» прорыва в Атлантику |
| 22 января - 23 марта 1941 г. | успешный совместный с «Шарнхорстом» прорыв в Атлантику; в рейде потоплено 22 судна общим тоннажем 115 000 т, пройдено 17 800 миль; возвращение в Брест |
| 6 апреля 1941 г. | попадание в порту Брест сброшенной с самолета торпеды |
| 10 апреля 1941 г. | попадание четырех авиационных бомб |
| 11-13 февраля 1942 г. | операция «Церберус» - прорыв сквозь Ла-Манш вместе с «Шарнхорстом» и «Принцем Евгением»; подорвался на одной мине у побережья Дании; вернулся в Киль |
| 26 февраля 1942 г. | попадание одной авиационной бомбы крупного калибра в носовую часть - тяжелые повреждения |
| 4 апреля 1942 г. | отбуксирован в Готенхафен (Гдыня, Польша); здесь планировался ремонт и замена артиллерии главного калибра 380-мм орудиями |
| 1 июля 1942 г. | выведен из боевого состава флота |
| январь 1943 г. | завершены работы по консервации корпуса затоплен на входе в порт |
| 27 марта 1945 г. | |

Все свободные германские моряки приветствовали в Бресте рейдеры, 22 марта 1941 г. Сигнальными флагами на мачте «Гнейзенау» отмечены количество и тоннаж потопленных судов. На дого «Гнейзенау» пришлось 11 потопленных и три захваченных судна суммарным тоннажем 65 000 т. Маскировочная окраска бортов корабля сильно поизносилась за время рейда. Корабль оснащен системой защиты от магнитных мин - виден электрокабель системы размагничивания, которая создает магнитное поле, противоложской полярности по отношению к магнитному полю корабля. Данная система была установлена на «Гнейзенау» во время ремонта корабля в Киле в июле - ноябре 1940 г.





«Гнейзенау» в Английском канале, 12 февраля 1942 г. Темная точка за кормой «Гнейзенау» - «Шарнхорст». В ходе операции «Церберус» немцы сумели перевести тяжелые корабли из Бреста в Германию.



«Гнейзенау» маневрирует на высокой скорости, уклоняясь от атаки британских торпедных катеров между Дувром и Рэмсгэйтот. Две волны британских самолетов потопили патрульный корабль кригсмарине, но не причинили зла крупным кораблям. «Гнейзенау» подорвался на mine у побережья Дании вечером 12 февраля, но на следующий день пришел в Киль.



«Гнейзенау» и «Шарнхорст» в Ла-Манше. Англичане обнаружили германские корабли лишь когда те приблизились к Дувру. Внезапность и низкая облачность позволила германским кораблям прорваться сквозь Ла-Манш. Туман вообще порой скрывал германские корабли от глаз экипажей английских самолетов.

Самолеты корабельного базирования

Германские линейные корабли всех трех типов разрабатывались с учетом возможности базирования на них летательных аппаратов тяжелее воздуха - так называемых «самолетов». В первой половине 30-х годов в мире пошло повальное увлечение установкой на крупные корабли катапульт, предназначенных для запуска самолетов. В те годы моряки видели в самолете лишь средство ведения разведки и корректировки артиллерийского огня. Концепция предусматривала запуск с катапульты небольшого гидросамолетика, способного вести разведку в сравнительно небольшом радиусе от корабля-матки. Перед экипажем ставилась задача найти неприятеля, определить его боевой порядок и вывести свои силы на удобную для завязки сражения позицию, а в ходе боя корректировать огонь корабельной артиллерии. Не исключались также воздушные бои с аналогичными самолетами противника. По окончании сражения или израсходованию топлива авиационному экипажу предписывалось сажать самолет на воду у дружественного корабля и ожидать дальнейших действий со стороны экипажа корабля по эвакуации аэроплана с водной поверхности.

Появление авианосцев поставило крест на вышеописанной концепцией боевого применения гидропланов. Любой самый захудалый самолет авианосного базирования по своим характеристикам наголову превосходил небольшие гидропланы катапультного старта. Ввиду возросшей угрозы со стороны авианосной авиации действия гидросамолетов катапультного старта непосредственно в морском бою исключались, но теперь на гидросамолеты возложили ведение разведки, крайне важной для рейдеров.

На германских линейных кораблях могли базироваться самолеты четырех типов. Все они коротенько описаны ниже.

Хейнкель He-60C

Модификация «С» биплана He-60 впервые поднялась в небо в 1934 г. Вскоре самолет был принят на вооружение кригсмарине как стандартный гидроплан корабельного базирования. Биплан He-60C обладал следующими характеристиками:

| | |
|--|-------|
| - размах крыла, м | 12,92 |
| - длина, м | 11,5 |
| - высота, м | 4,94 |
| - масса пустого, кг | 2410 |
| - максимальная взлетная масса, кг | 3556 |
| - двигатель: 1 х 12-цилиндровый жидкостного охлаждения BMW V16,0ZU мощностью 660 л.с | |
| - максимальная скорость, км/ч | 225 |
| (на высоте 1000 м) | |
| - дальность полета, км | 769 |
| (на высоте 2000 м) | |
| - экипаж, чел | 2 |
| - вооружение: 1 х пулемет MG 15 калибра 7,92 мм на турельной установке в задней кабине | |

Хейнкель He-114

В 1935 г. кригсмарине заказало Эрнсту Хейнкелю скоростной гидросамолет, предназначенный для замены на кораблях устаревших бипланов He-60C. Ответом Хейнкеля стал высокоплан He-114. Ниже приведены характеристики модификации He-114A-2:

| | |
|--|-------|
| - размах крыла, м | 13,6 |
| - длина, м | 11,65 |
| - высота, м | 5,23 |
| - масса пустого, кг | 2300 |
| - максимальная взлетная масса, кг | 3670 |
| - двигатель: 1 х 9-цилиндровый звездообразный воздушного охлаждения BMW 132K мощностью 960 л.с | |
| - дальность полета, км (на высоте 1000 м) | 880 |
| - потолок практический, м | 4898 |
| - экипаж, чел | 2 |
| - вооружение: 1 х пулемет MG 15 калибра 7,92 мм на турельной установке в задней кабине; дополнительно - две 50-кг бомбы на подвеске под крылом | |

Самолет получился неудачным - отмечались проблемы с устойчивостью и управляемостью. На вооружение кригсмарине он принят не был.

Арадо Ar-95A

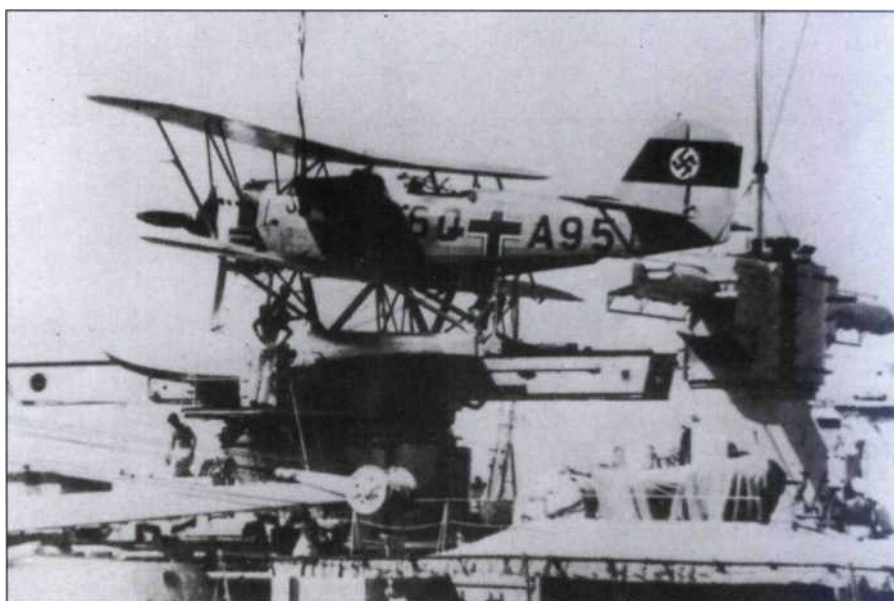
Кригсмарине потребовались самолеты для авиагруппы заложенного в Киле в 1936 г. авианосца «Граф Цеппелин». По выданным флотом техническим требованиям фирма Арадо разработала самолет Ar-95 - биплан со складывающимися крыльями. Ниже приведены характеристики модификации Ar-95A:

| | |
|---|------|
| - размах крыла, м | 12,5 |
| - длина, м | 11,1 |
| - высота, м | 5,2 |
| - масса пустого, кг | 2535 |
| - максимальная взлетная масса, кг | 3556 |
| - двигатель: 1 х 9-цилиндровый звездообразный воздушного охлаждения BMW 135D мощностью 880 л.с | |
| - максимальная скорость, км/ч (на высоте 3000 м) | 301 |
| - дальность полета, км (на высоте 1000 м) | 1094 |
| - потолок практический, м | 7300 |
| - экипаж, чел | 2 |
| - вооружение: 1 х пулемет MG 15 жестко установленный в передней части фюзеляжа, 1 х пулемет MG 15 калибра 7,92 мм на турельной установке в задней кабине; одна 699-кг торпеда или одна 375-кг бомба на подвеске под фюзеляжем, предусмотрена возможность подвески шести 50-кг бомб под крылом | |

Хейнкель He-114 создавался на смену He-60C, однако самолет у Хейнкеля не удался и эксплуатировался в кригсмарине в течение очень короткого срока. На снимке - третий прототип He-114 (D-10GB) на катапульте броненосца «Гнейзенау». Полоса на вертикальном оперении - красная, диск - белый, свастика - черная.

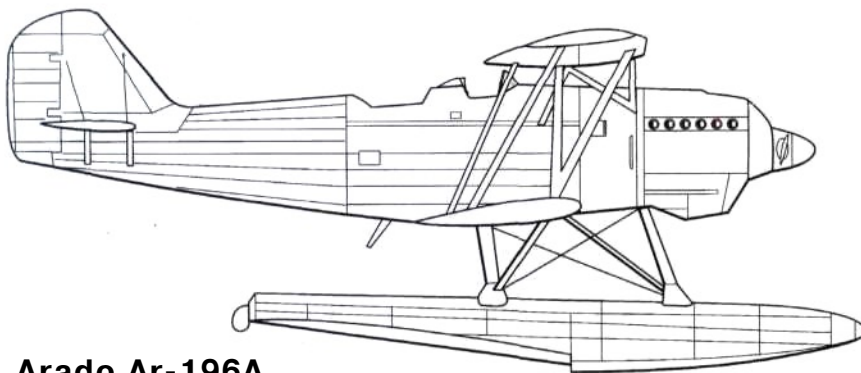
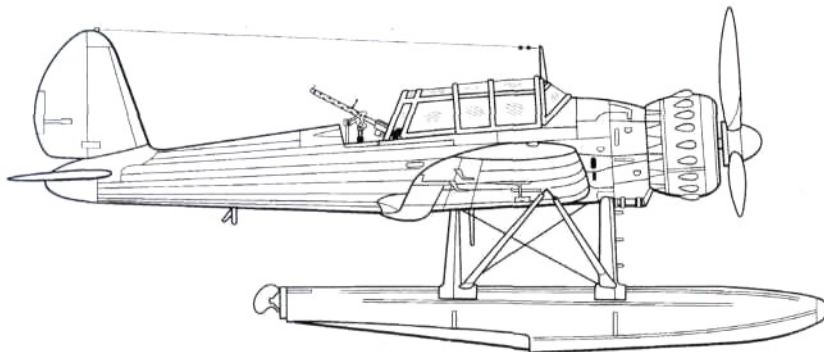


Крупная бомба, сброшенная британским самолетом угодила в носовую часть «Гнейзенау» 26 февраля 1942 г., когда корабль находился в Киле. Линкор получил сильнейшие повреждения, послужившие поводом для разработки проекта радикальной модернизации «Гнейзенау» - удлинить надстроить носовую оконечность на 10,1 м, заменить главный калибр на шесть орудий калибра 380 мм (три двухорудийные башни, как на «Бисмарке»). Поврежденный «Гнейзенау» отбуксировали в Готенхафен, где с корабля сняли 280-мм башни главного калибра и носовую оконечность, но в начале 1943 г. все работы по ремонту и модернизации корабля прекратили. Корабль был затоплен на входе в порт 27 марта 1945 г.

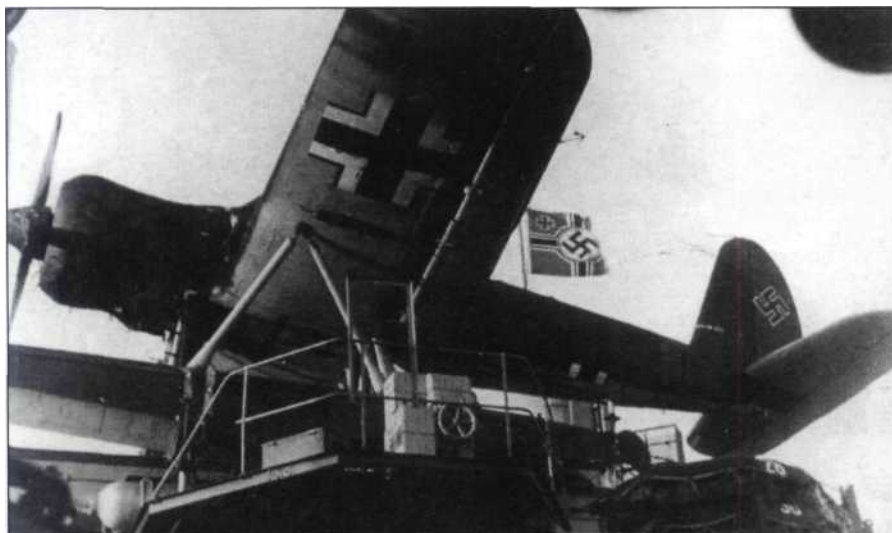


Биплан Хейнкель He-60C не отличался высокими скоростными качествами, был неустойчив как на воде, так и в воздухе, но под водой самолет устойчиво шел ко дну, что, однако, к достоинствам аэроплана отнести сложно. Аэроплан не прощал ошибок, поэтому летчики его не любили. На снимке - He-60C (60+A95) из Bordfliegergruppe-196, подразделение накануне Второй мировой войны было приписано к «Адмиралу Шееру». Самолет полностью покрашен в светло-серый цвет RLM-63, поправки - серебристые RLM-01.



Heinkel He-60C**Arado Ar-196A**

Подобно He-114, гидроплан Ar-95 не задержался на катапультах германских кораблей. Характеристики гидросамолета не удовлетворили заказчика. На снимке - Ar-95A-1 (7R+ML) из 3-го штафеля 125-й морской разведывательной авиагруппы, Балтика, 1941 г.



Авианосец так и не появился, а несколько Ar-95 ранней постройки переделали в гидросамолеты. Характеристики этих самолетов не устроили моряков, но несколько Ar-95 все же эксплуатировались на кораблях кригсмарине перед началом Второй мировой войны.

Арадо Ar-196A

Самолет разрабатывался в качестве резервного основному претенденту на катапультное базирование - гидроплану He-114. Ar-196A был подготовлен к принятию на вооружение в июне 1939 г. С началом войны гидропланами Ar-196A заменили на кораблях все бипланы He-60. Ar-196A представлял собой двухпоплавковый гидросамолет - низкоплан. Он стал единственным самолетом, который базировался на германских линкорах и принимал участие во Второй мировой войне. Ниже приведены характеристики модификации Ar-196A-3:

| | |
|---|-------|
| - размах крыла, м | 12,44 |
| - длина, м | 11 |
| - высота, м | 4,45 |
| - масса пустого, кг | 2335 |
| - максимальная взлетная масса, кг | 3303 |
| - двигатель: 1 x 12-цилиндровый звездообразный воздушного охлаждения BMW 132K мощностью 960 л.с | |
| - максимальная скорость, км/ч (на высоте 1000 м) | 312 |
| - дальность полета, км | 800 |
| - потолок практический, м | 7000 |
| - экипаж, чел | 2 |
| - вооружение: 2 x пушки MG-FF калибра 20 мм, 1 x фиксированный ствол вперед пулемет MG 15 калибра 7,92 мм, 1 x пулемет MG 15 калибра 7,92 мм на турельной установке в задней кабине; две 50-кг бомбы на держателях ETC-50 под крылом. | |

Самолет выпускался в трех модификациях: Ar-196A-1, Ar-196A-2 и Ar-196A-3. Внешних отличий между самолетами разных модификаций не наблюдалось.

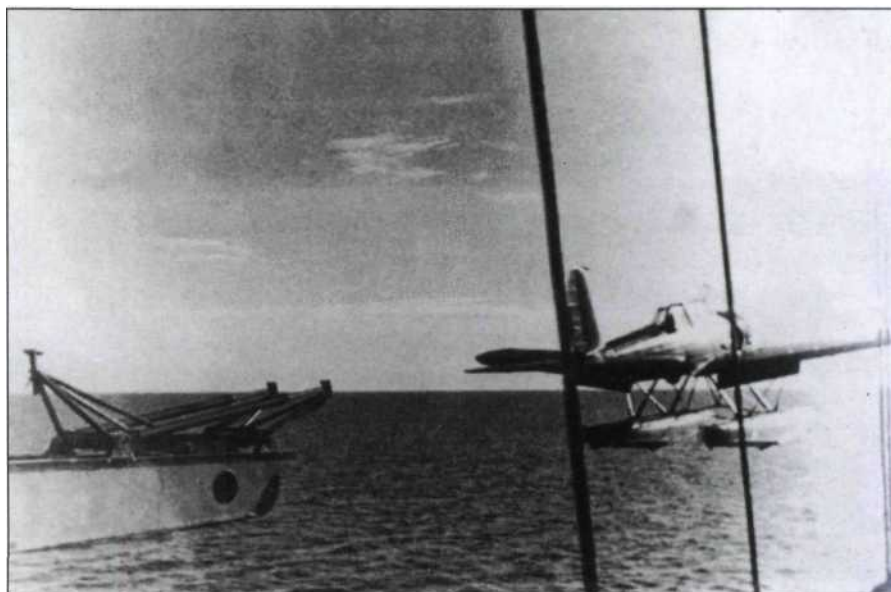
Линейные корабли типа «Бисмарк»

Подписанное в 1935 г. англо-германское военно-морское соглашение легитимизировало корабли типа «Шарнхорст». Более того, по милости данного пакта Германия получила возможность построить два настоящих линкора для замены двух кораблей додредноутного типа, которые все еще оставались в составе кригсмарине. Данное со-

Арадо Ar-196A-4 (T3+EK) на катапульте карманного линкора «Адмирал Шеер», 1940 или 1941 г.г. Самолет принадлежит Bordfliegergruppe-196, в данном подразделении проводились испытания гидросамолетов корабельного базирования. Двигатель самолета зачехлен. Хорошо видно леерное ограждение площадки катапульты. Между поплавком самолета и хвостовым оперением просматривается антенна РЛС.

Тот же самый Ar-196A-4 (ТЗ+ЕК) стартовал с катапульты «Адмирала Шеера», Южная Атлантика. Закрылки отклонены во взлетное положение. На конце катапульты видна тележка, к которой крепится самолет. Более скоростной Ar-196 по сравнению с He-60С больше подходил для эксплуатации на кораблях.

глашение разрешало Германии еще и строительство подводного флота, что категорически было запрещено условиями заключенного в 1919 г. Версальского договора. Соглашение 1935 г. устанавливало для германских линкоров верхний предел водоизмещения в 35 000 т. Линкоры именно такого водоизмещения строились тогда в Великобритании и США. Впрочем, немцы не обращали внимания на верхний допустимый предел водоизмещения с самого начала проектирования линкоров. Дополнительное соглашение 1938 г. разрешало строить Германии линкоры водоизмещением уже до 45 000 т. Кригсмарине заложили линкор «Бисмарк» в 1935 г., 24 августа 1940 г. он вступил в строй. Закладка второго корабля, «Тирпиц», состоялась в 1936 г., в строй линкор вступил 25 февраля 1941 г. Стандартное водоизмещение обоих линкоров составляло примерно 41 000 т, полное - более 51 000 т. «Бисмарк» и «Тирпиц» попали в число самых больших линкоров в истории

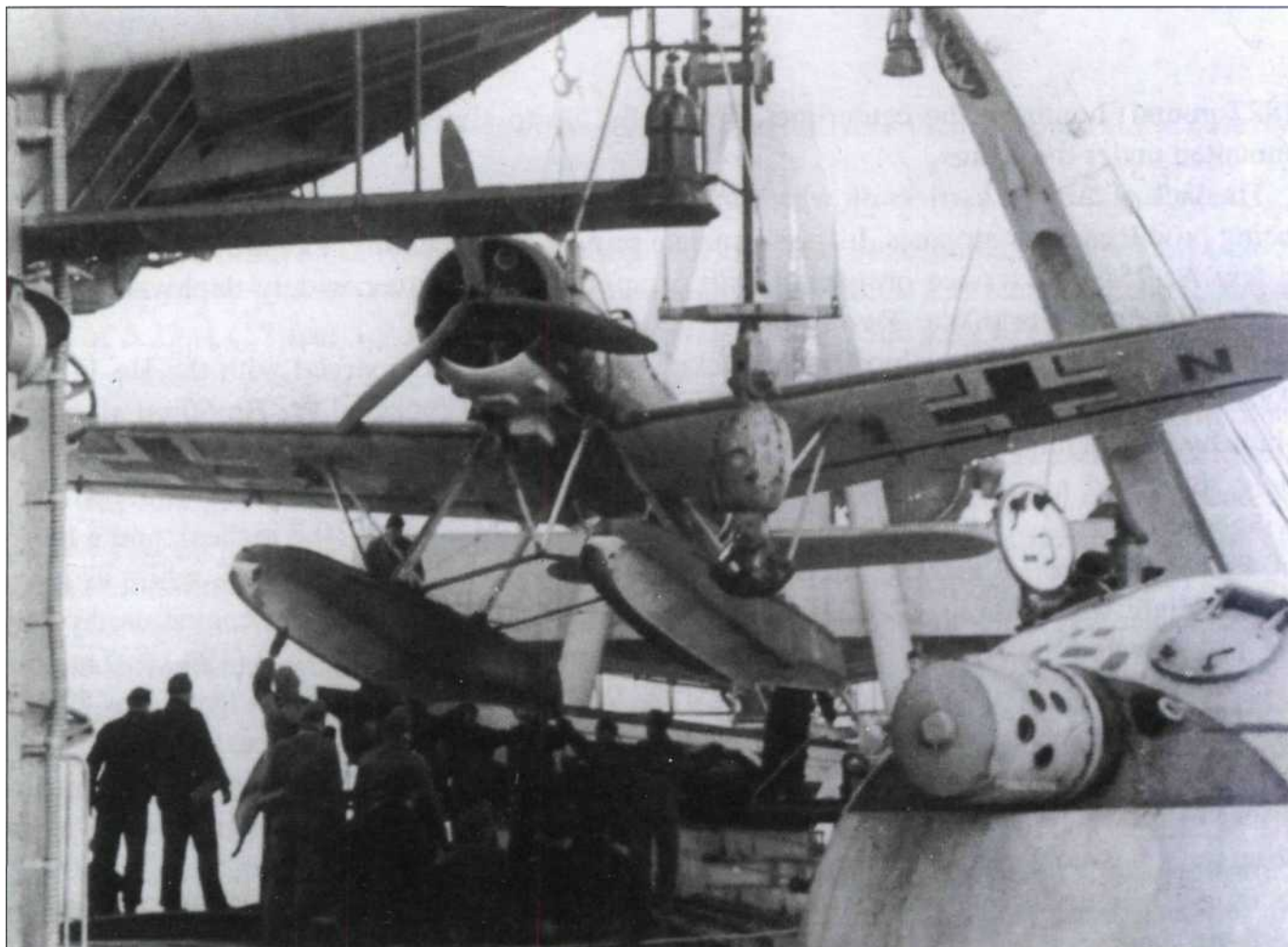


флота, наряду с двумя японскими кораблями тип «Ямато», четырьмя американскими «Айовами» и послевоенным британским «Вэнгардом».

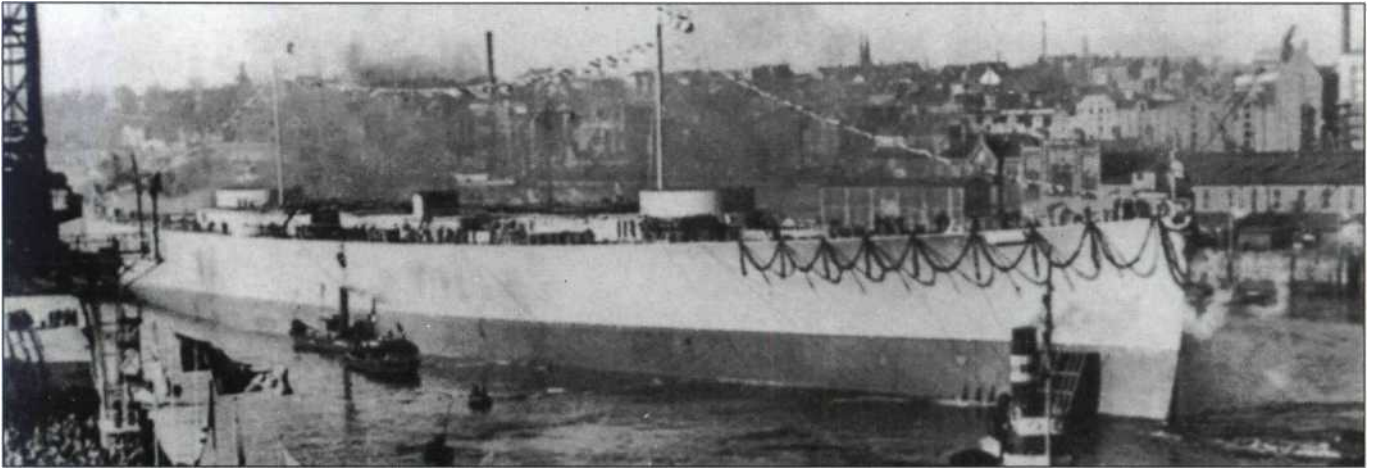
«Бисмарки» стали самыми настоящими линкорами, без обидной приставки «карманные». В основу проекта этих кораблей была положена конструкция линкоров типа «Баден» периода Первой мировой войны. Подобно «Баденам», главный калибр «Бисмарков» из восьми 380-мм (15-дюймовых) ору-

дий размещался в четырех двухорудийных башнях, а толщина главного броневоего пояса составляла 320 мм. Как на «Шарнхорстах», у «Бисмарков» имелась вторая бронепалуба, которая появилась в ответ на рост угрозы с воздуха.

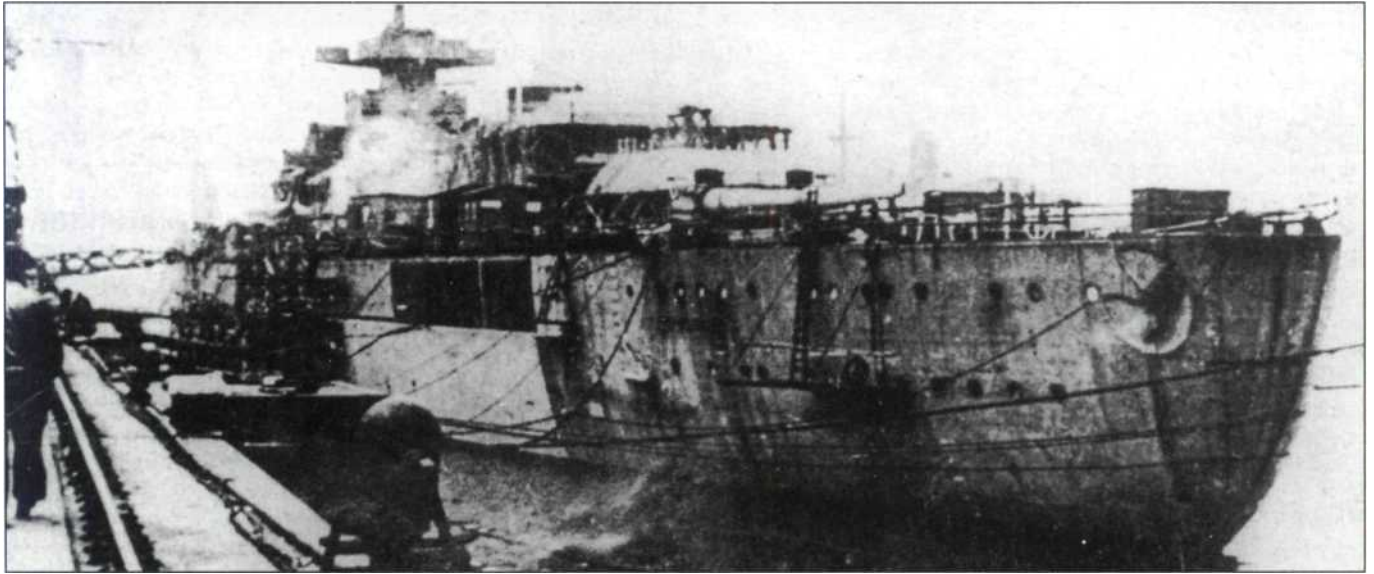
От своих зарубежных аналогов германские линкоры отличались высокой скоростью - 29 узлов на полном ходу. Линкоры проектировали в расчете на использование турбоэлектрической силовой установки,



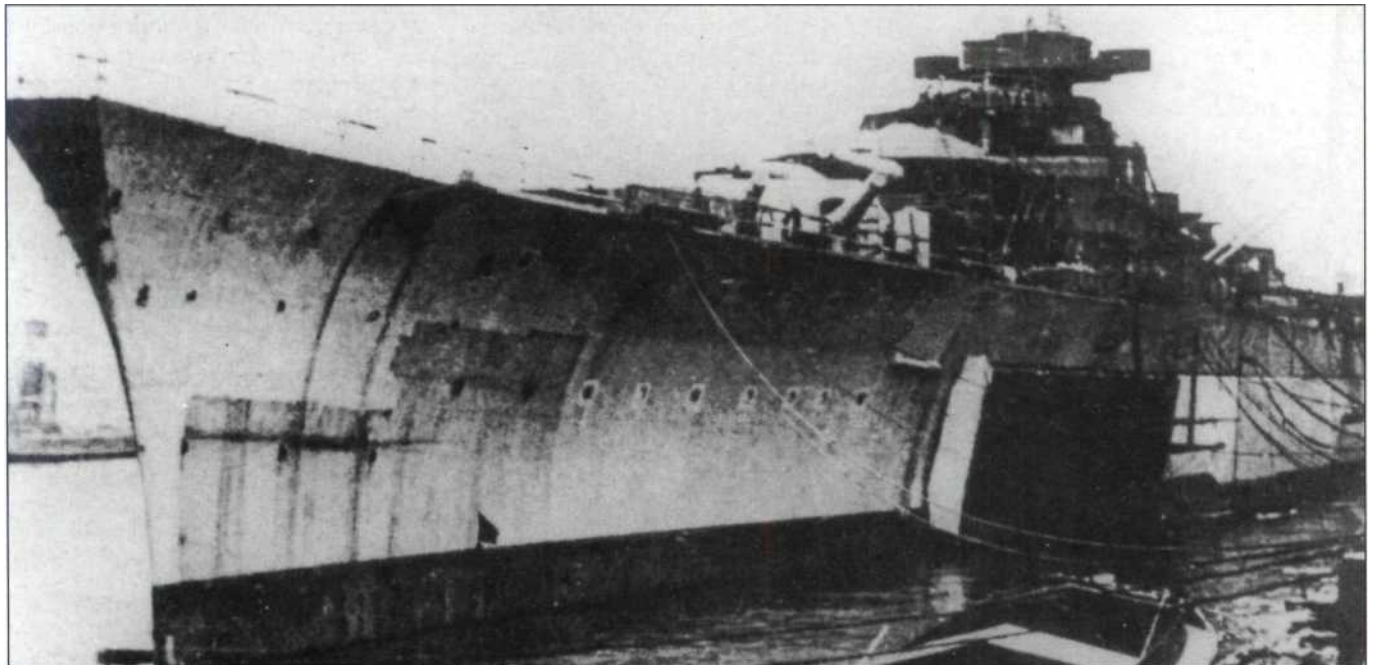
Гидросамолет Арадо Ar-196 краном устанавливается на катапульту «Шарнхорста», апрель 1940 г. Самолет недавно вернулся из очередного разведывательного полета. На нижней поверхности крыла установлены бомбодержатели ЕТС-50/VIII, по одному под каждой консолью.



«Бисмарк» на верфи Блом унд Фосс в Гамбурге 14 февраля 1939 г. Достройка крупных кораблей всегда ведется на плаву, что позволяет освободить стапель для постройки корпуса очередного монстра. Нос корабля - прямой, такие носы изначально были у всех германских линкоров.



«Бисмарк» обретает форму, верфь Блом унд Фосс, Гамбург, декабрь 1939 г. В районе башни «D» («Дора») главного калибра ведется монтаж броневых пояса; в башне «D» уже установлены орудия, но башня «С» («Цезарь») пока без пушек. Почти завершена носовая надстройка. Дымовая труба не установлена.



«Бисмарк» достраивался уже с новой «атлантической» носовой оконечностью, снимок сделан 10 декабря 1939 г. на верфи Блом унд Фосс. Новый нос увеличил длину корабля на 3 м и улучшил мореходность линкора. Башня «А» («Антон») главного калибра полностью собрана, башня развернута в сторону левого борта. В башню «В» («Берта») установлены орудия, но монтаж машинерии башни еще не завершён.



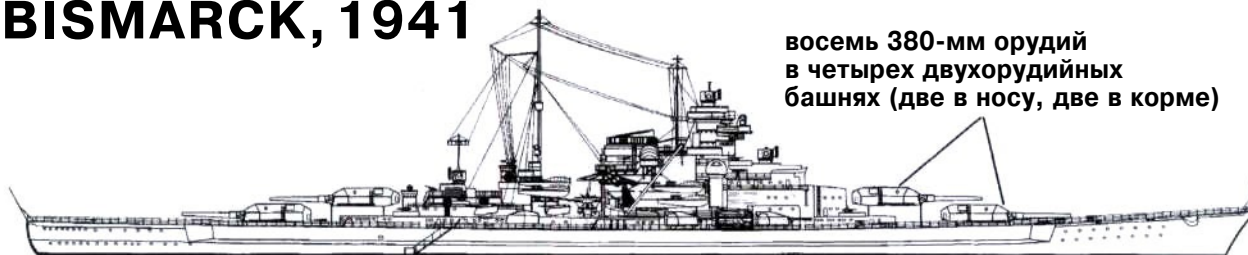
Достройка «Бисмарка» у стенки завода Блом унд Фосс в Гамбурге продолжалась всю зиму 1939 -1940 г.г. В носовых башнях главного калибра установлены 380-мм орудия SK C/34 с дальностью стрельбы 19,85 морских миль (36,8 км).

когда паровые турбины приводит в действие электрогенераторы, от генераторов запитываются электромоторы, которые передают вращающий момент на гребные винты. Силовые установки такой схемы были популярны в ВМС США в первые годы после окончания Первой мировой войны. Турбоэлектрическая силовая установка имела ряд преимуществ, в частности высокую приемистость, так как турбина не имела жесткой связи с гребным винтом. Появилась возможность укоротить валы гребных винтов. Недостатками являлись значительные размеры и масса системы в целом. В конечном итоге конструкторы отказались от очередного эксперимента с силовой установкой для крупного корабля и остановили свой выбор на обычной паровой турбине.

С точки зрения сравнения с зарубежными линкорами, «Бисмарки» попадали примерно в середину класса. Их главный калибр в 380 мм был крупнее главного калибра в 356 мм (14 дюймов) британских кораблей типа «Кинг Георг V», но меньше 456-мм калибра японских линкоров типа «Ямато» или 406-мм калибра новейших американских линкоров. Примерно то же самое можно сказать в отношении бронирования: лучше, чем у одних, но хуже по сравнению с другими. Как в свое время «Дойчланд», «Бисмарк» вызвал обеспокоенность в стане вероятных противников Германии. Причем беспокойство совершенно не отвечало масштабу угрозы. Хотя несомненно угроза британскому судоходству со стороны кригсмарине возросла многократно, но дело тут зак-

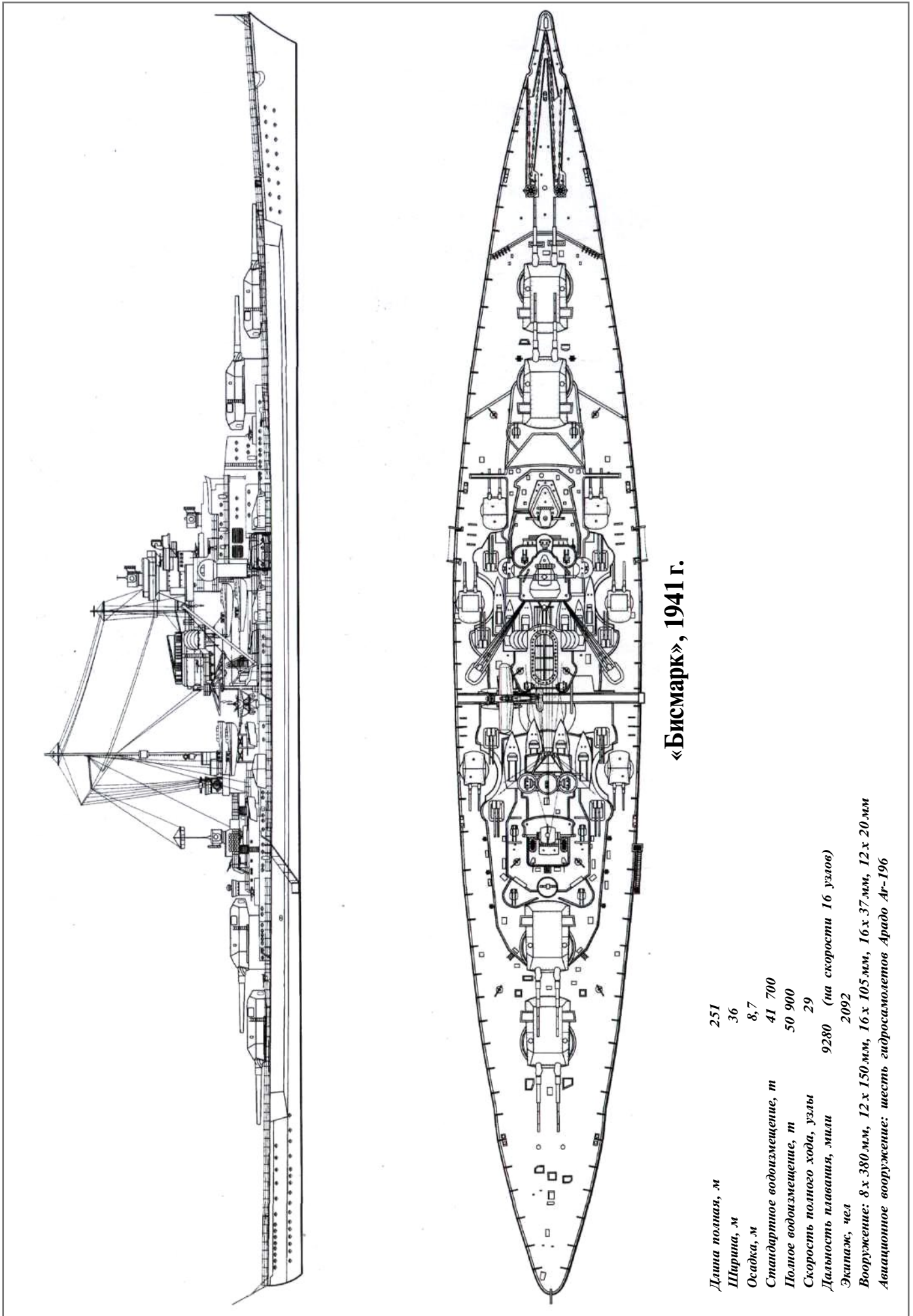
лючалось не столько в «Бисмарке», сколько в успешных действиях вермахта, покорившего Францию и Норвегию. В результате германские флот получил в свое распоряжение порты, из которых имелся прямой выход в Атлантику, и порты эти были расположены на огромной дуге от Арктики до Испании. Для нейтрализации возникшей угрозы британским ВМС требовалось большое количество кораблей, причем их вероятным противником рассматривался как раз «Бисмарк». На самом деле главным инструментом в борьбе с германским флотом стала авиация, но все это было позже. А в своем первом походе «Бисмарк» шутя утопил гордость британского флота - линейный крейсер «Худ». Через несколько дней линкор сам успокоился на дне Атлантике, од-

BISMARCK, 1941



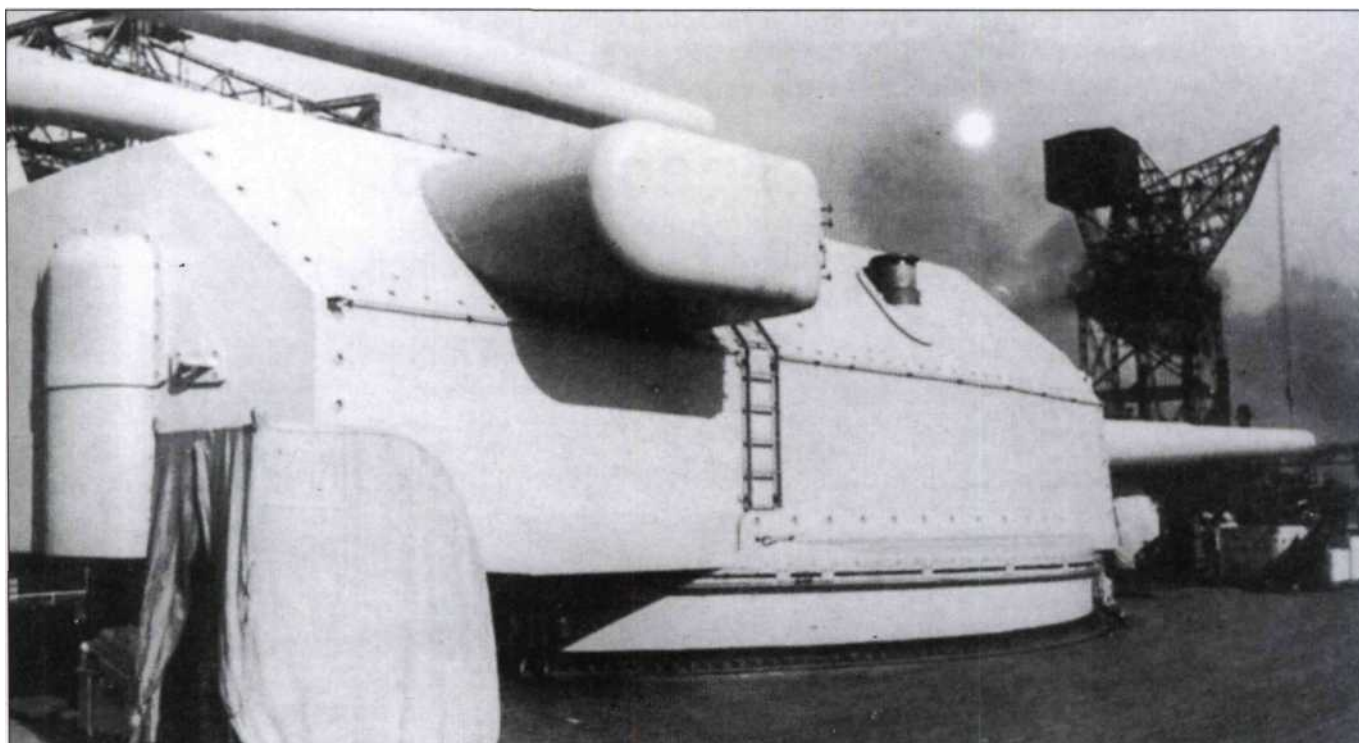
TIRPITZ, 1944





«Бисмарк», 1941 г.

| | |
|--|-----------------------------|
| Длина полная, м | 251 |
| Ширина, м | 36 |
| Осадка, м | 8,7 |
| Стандартное водоизмещение, т | 41 700 |
| Полное водоизмещение, т | 50 900 |
| Скорость полного хода, узлы | 29 |
| Дальность плавания, миль | 9280 (на скорости 16 узлов) |
| Экипаж, чел | 2092 |
| Вооружение: 8 x 380 мм, 12 x 150 мм, 16 x 105 мм, 16 x 37 мм, 12 x 20 мм | |
| Авиационное вооружение: шесть гидросамолетов Arado Ar-196 | |



нако этих нескольких дней хватило ведомству Геббельса, чтобы сделать из «Бисмарка» самого настоящего военно-морского монстра. От колченого доктора не отставали британские газетчики. Так родилась легенда о сильнейших в мире непревзойденных германских линкорах. Пусть «Тирпиц» потом не оказал никакого реального боевого влияния на ход войны, но каково было его политическое влияние! Сколько сил отвлекал на себя германский линкор! Классический пример Fleet-in-being.

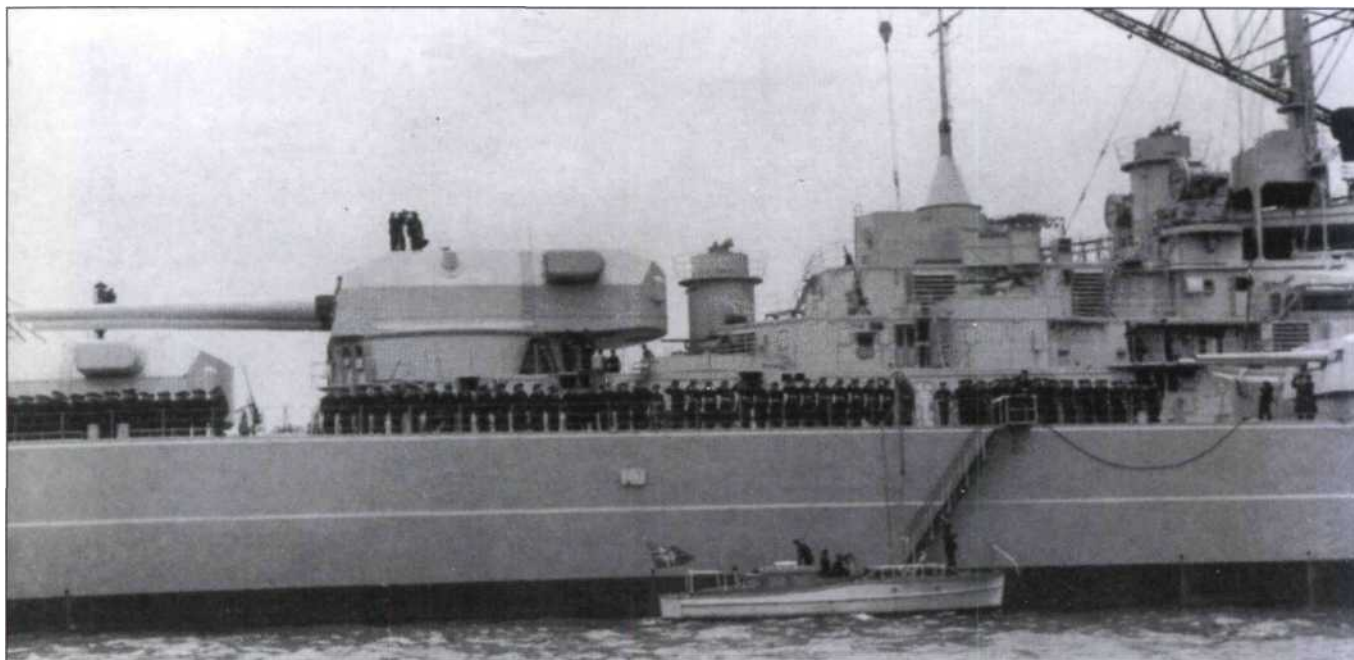
При спуске длина «Бисмарка» по ватерлинии составляла 240,2 м, полная длина - 248 м, ширина 36 м, осадка при стандартном водоизмещении - 8,7 и 10,2 м при полном водоизмещении. Более тяжелый «Тирпиц» имел осадку 9 м при стандартном водоизмещении и 10,6 м при полном. Перед вводом в строй на обоих кораблях установили новые, более закругленные, носовые

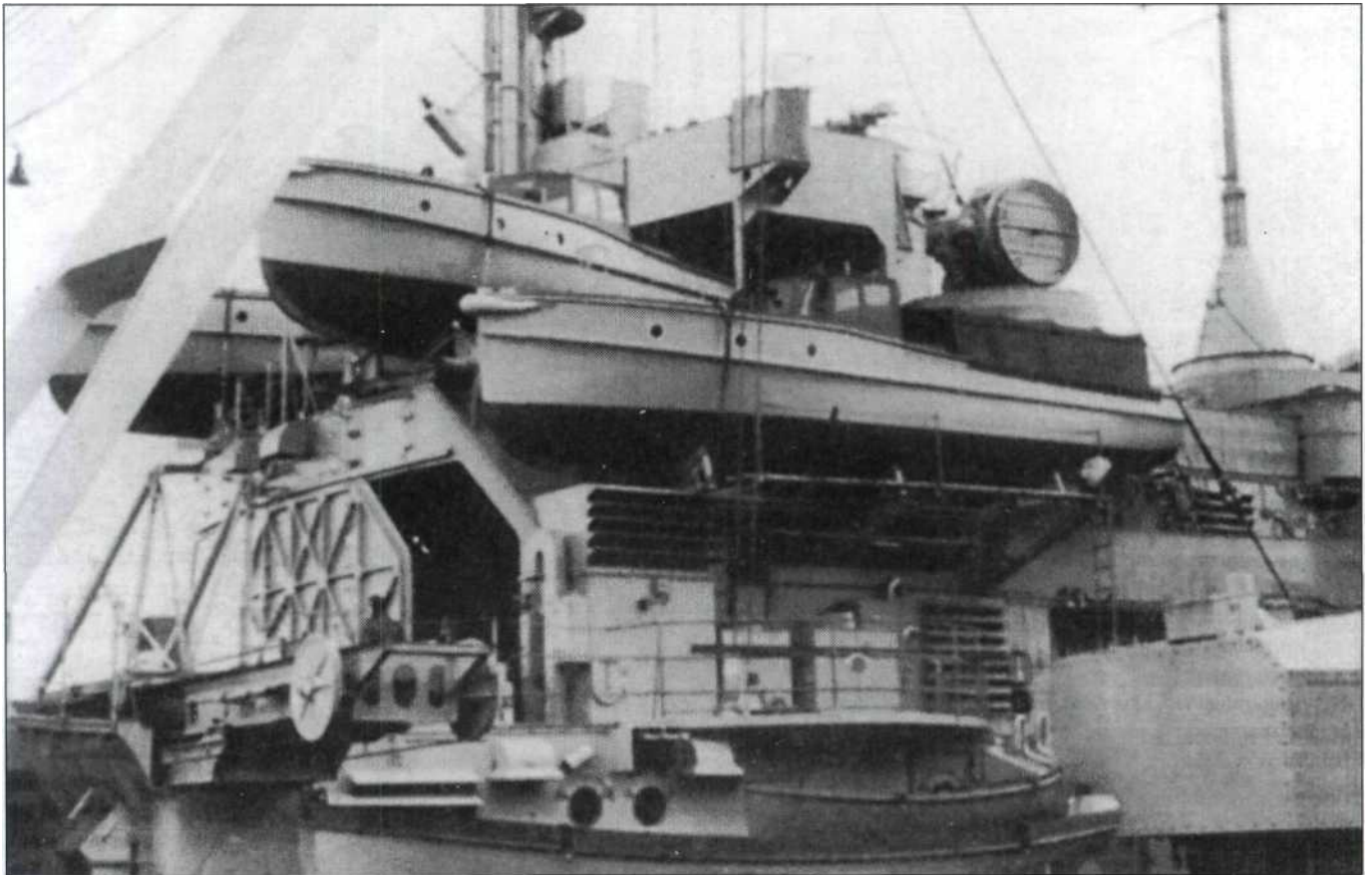
оконечности, после чего полная длина линкоров увеличилась до 251 м, а длина по ватерлинии - до 241,5 м. Полное водоизмещение «Бисмарка» в его единственном боевом походе составило 50 900 т. Полное водоизмещение «Тирпица» в годы войны колебалось в районе 52 600 т.

На «Бисмарке» стояло 12 котлов Вагнера высокого давления, три комплекта турбины и три вала с гребными винтами. Турбины для «Бисмарка» были изготовлены фирмой Блом унд Фосс, для «Тирпица» - Браун-Бовери. Силовая установка развивала мощность 138 000 л.с., что позволяло линкорам развивать на полном ходу скорость 29 узлов. Дальность плавания «Бисмарка» составляла 9280 морских миль (17 197 км) на скорости 16 узлов. «Тирпиц», за счет больших запасов топлива, мог проплыть без дозаправки 10 200 морских миль (18 902 км) на той же самой скорости в 16 узлов.

Башня «Антон» главного калибра линкора «Бисмарк» в свежей окраске, 1940 г. Сектор возвышения орудий главного калибра составлял от -5,5 до +30 град. Хорошо виден колпак оптического дальномера, установленного в задней части башни. С носовой башни дальномер сняли зимой 1940 - 1941 г.г., после того как на ходовых испытаниях выяснилось, что дальномер часто заливадается водой. Над крышей башни «А» видны стволы орудий башни «В» главного калибра.

Экипаж «Бисмарка» выстроен вдоль бортов по случаю вступления линкора в состав кригсмарине, 24 августа 1940 г. Корабль уже неоднократно выходил в море в ходе заводских испытаний. На заводских испытаниях штатный экипаж работал совместно со сдаточной командой.





Катера на шканцах линкора «Бисмарк». Данные плавсредства предназначались для грузопассажирских перевозок между кораблем и берегом. Катапульта смонтирована сразу перед ангаром, дверь которого приоткрыта. На «Бисмарке» базировалось шесть гидросамолетов Арадо Ar-196.

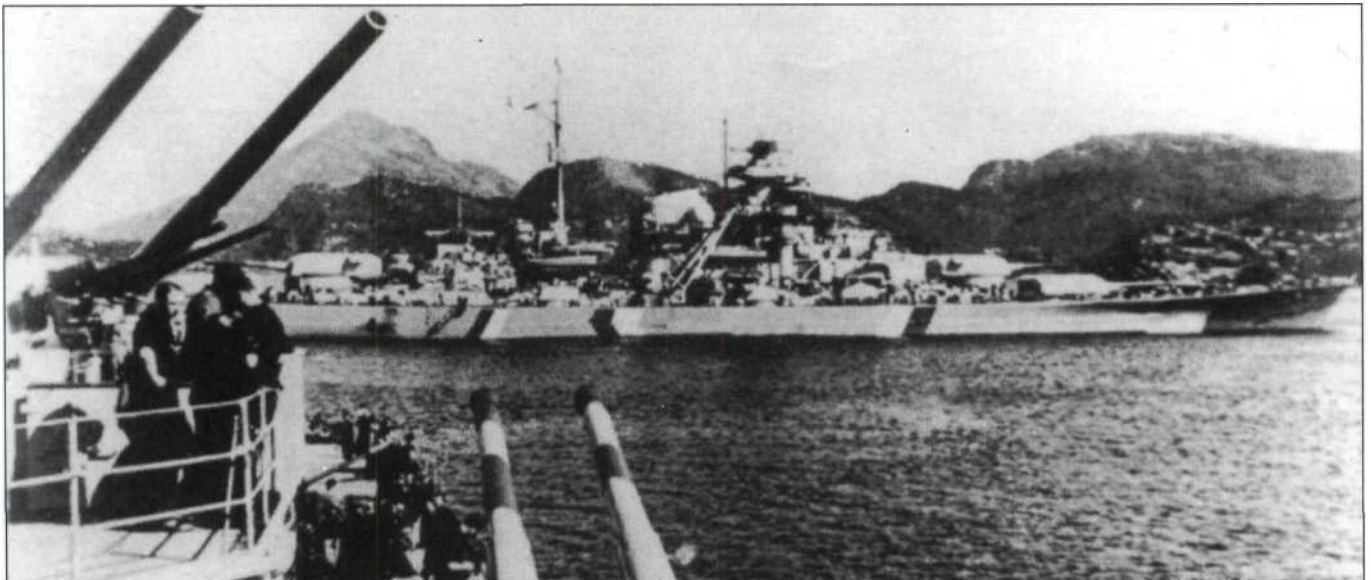
Толщина основного броневых пояса обоих кораблей составляла 320 мм, толщина внутренних противоторпедных броневых перегородок - 45 м. Толщина главной бронепалубы - 80 мм, по бортам на скосах она увеличена до 100 м.

Экипаж кораблей варьировался от 2092 человек у «Бисмарка» в период его первого и последнего рывка в Атлантику до 2608 человек на «Тирпице» в период, когда на нем резко усилили зенитное вооружение.

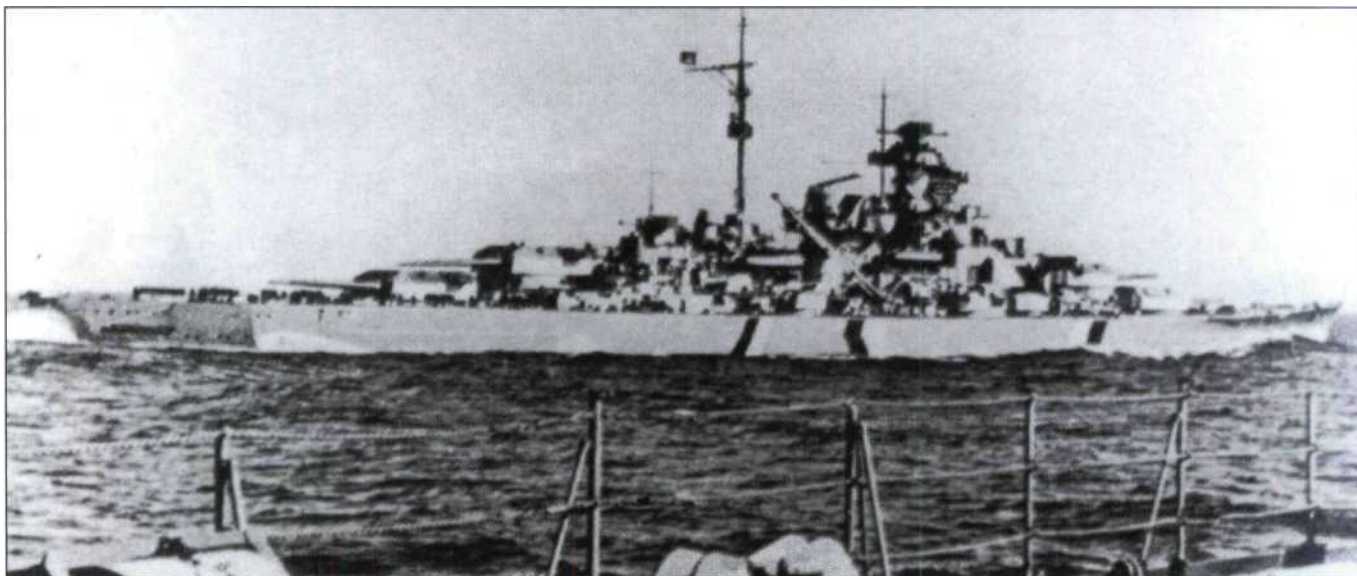
Главный калибр линкоров типа «Бис-

марк» состоял из восьми 380-мм орудий в четырех двухорудийных башнях, две в носу и две - в корме. Орудия совершенно новой конструкции были разработаны в середине 30-х годов и значительно превосходили по своим характеристикам 15-дюймовые пушки линкоров «Баден» времен Первой мировой войны. Орудие SK C/34 посылало снаряд массой 798 кг с начальной скоростью 820 м/с на дальность 19,85 миль (36,8 км), скорострельность - три выстрела в минуту. Длина ствола орудия - 47 калибров, 1786 см.

Вспомогательная артиллерия включала 12 150-мм орудий SK C/28 в шести двухорудийных башнях. При спуске зенитная артиллерия корабля состояла из 16 105-мм орудий SK C/33 в восьми двухорудийных установках, 16 37-мм пушек SC C/30 в спаренных установках и 12 одиночных 20-мм зенитных автоматов Flak-38. По ходу войны на «Тирпице» поставили счетверенные 20-мм зенитные автоматы Flakvierling-38, доведя в конечном итоге количество счетверенных зениток до 16 штук.



«Бисмарк» проходит за кормой тяжелого крейсера «Принц Евгений», 1941 г., Балтика, весна 1941 г. Линкор окрашен в стандартный «балтийский» камуфляж кригсмарине: нос и корма - темно-серые, средняя часть борта - светло-серая с черными и белыми полосами. Крыши башен главного калибра покрашены в красный цвет.



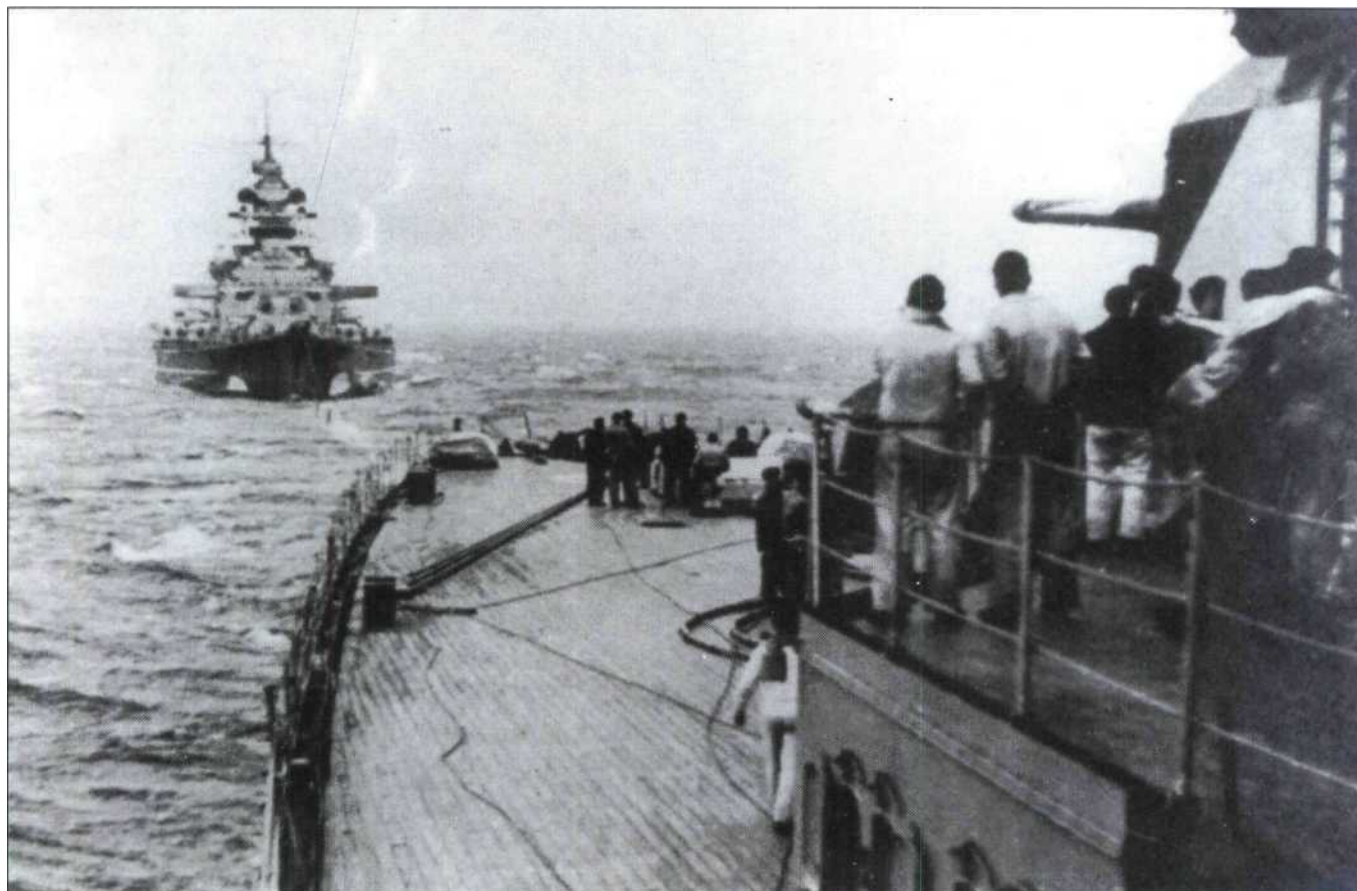
Оба линкора проектировались без торпедных аппаратов, но на «Тирпиц» в 1942 г. поставили два четырехтрубных торпедных аппарата калибра 533 мм. Ранее эти торпедные аппараты стояли на эсминцах кригсмарине, потопленных в Нарвике в 1940 г. Торпедные аппараты стреляли стандартными парогазовыми торпедами G7.

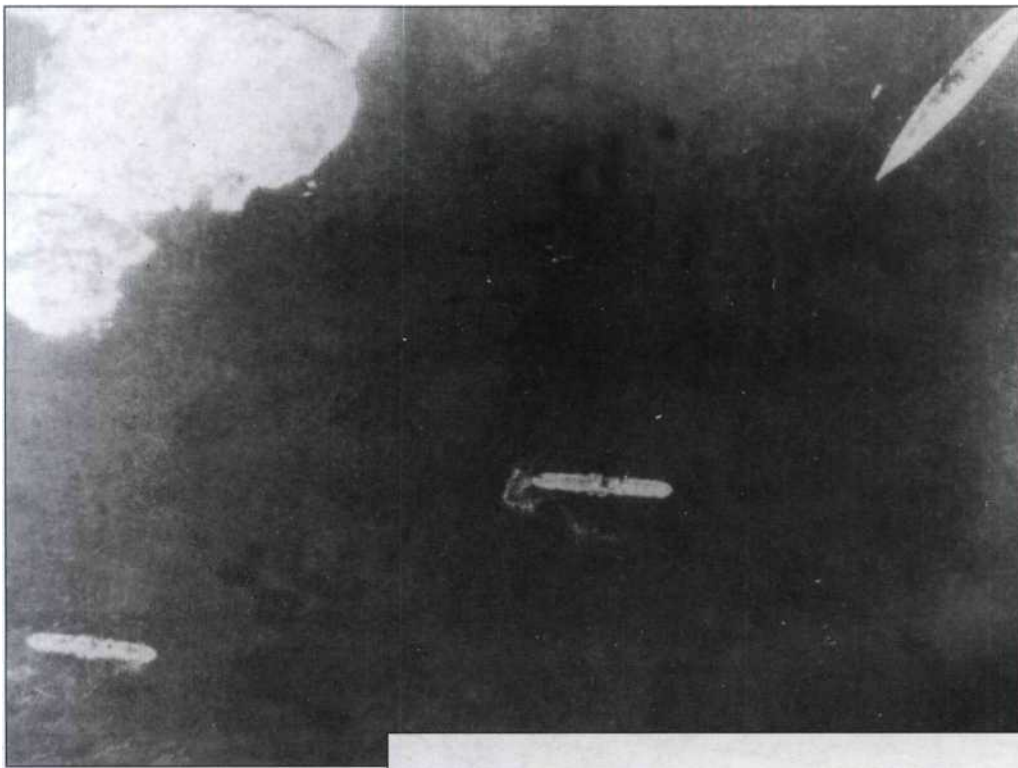
На «Бисмарках» стояло по пять оптических дальномеров с базой 10,5 м; по одному дальномеру на носовой и кормовой надстройках и по одному - на трех из четырех башнях главного калибра. На носовой башне «Бисмарка», «Антоне», изначально стоял шестой дальномер, но сняли в зиму 1940 - 1941 г.г., когда выяснилось, что дальномер на высокой скорости хода заливается водой, которая перекатывается через нос корабля. Аналогичную операцию с дальномером носовой башни проделали на «Тирпице». Основные дальномеры дополнялись вспомогательными с базой 7 м.

Оба «Бисмарка» вступили в строй будучи оснащенными РЛС FuMO-23, антенны которых были установлены на обоих мачтах и на носовой надстройке выше оптического дальномера. РЛС FuMO-23 представляла собой улучшенный вариант радара FuMO-22, на котором удалось поднять мощность излучаемого сигнала. Размеры антенны РЛС FuMO-23 - 4 x 2 м. «Бисмарк» пошел ко дну вместе с РЛС FuMO-23, в то время как радиолокационное хозяйство «Тирпица» по ходу войны

«Бисмарк» в Балтийском море, снимок сделан с борта тяжелого крейсера «Принц Евгений», 1941 г. Крейсер вступил в строй всего на три недели раньше линкора. Оба корабля вместе проходили ходовые испытания на Балтике и вместе ушли в Атлантику в первый боевой поход. Перед броском в Атлантику «Бисмарк» и «Принц Евгений» перекрасили. Темные оконечности кораблей и полосы на бортах, крыши башен были покрашены красками оттенков серого цвета.

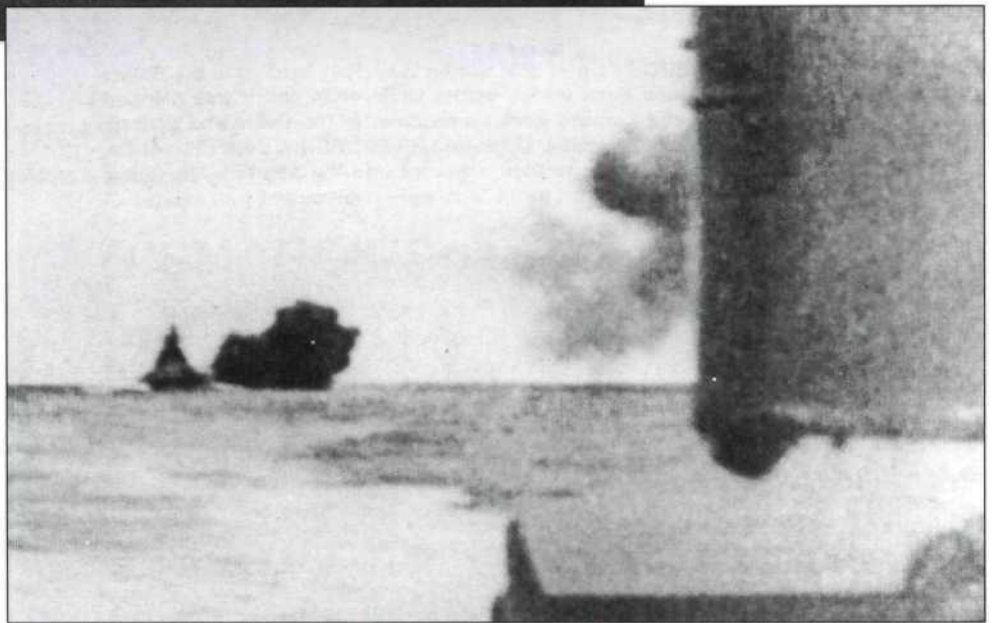
Моряки «Принца Евгения» смотрят на идущий в кильватере «Бисмарк». Другие готовят трос, чтобы передать его на линкор. Передачу тросов с корабля на корабль часто отрабатывали на учениях в Балтийском море. В ходе операции «Рейнбунг» линкором «Бисмарк» командовал адмирал Гюнтер Лютенс.





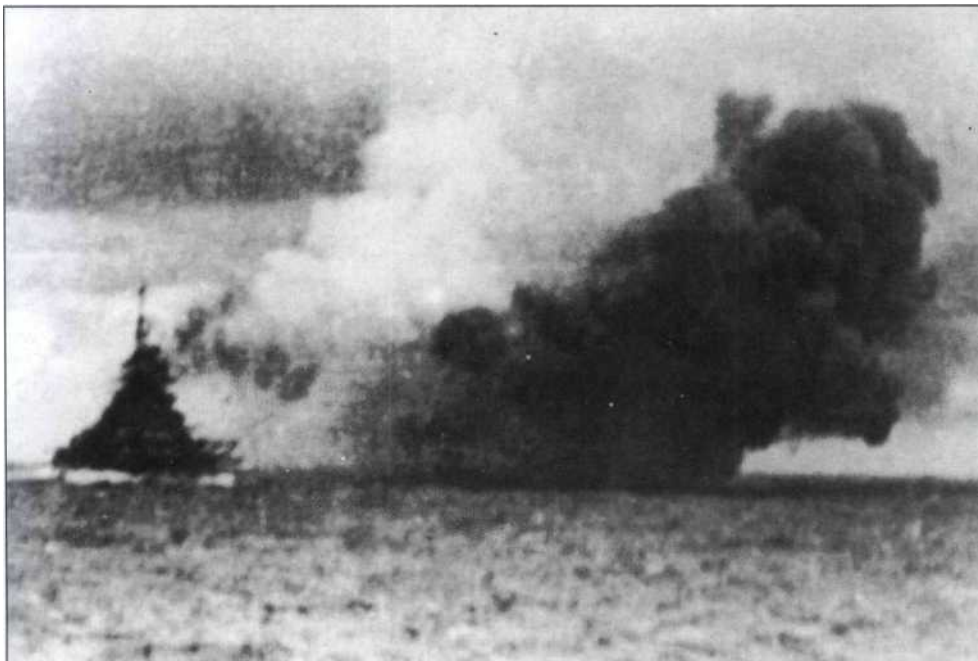
Весной 1941 г. англичане ожидали появление «Бисмарка» в Атлантике и вели постоянную воздушную разведку. Этот снимок сделан с самолета британских ВВС, «Бисмарк» - справа вверху, ниже - два судна обеспечения; Корсфьорд, район Бергена, Норвегия, 21 мая 1941 г. Снимок сделан через сутки после того как «Бисмарк» и «Принц Евгений» встретили на переходе проливом Каттегат шведский крейсер. Лютъенс покинул Корсфьорд в ночь с 21 на 22 мая, несмотря на необходимость дозаправки «Принца Евгения» топливом.

«Бисмарк» делает первые выстрелы по британскому линейному крейсеру «Худ», 24 мая 1941 г. Линкор идет в остром правом пеленге за крейсером «Принц Евгений». Линкору и крейсеру под покровом ночи удалось в тайне покинуть Корсфьорд. Их отсутствие в порту британская разведка установила только днем 22 мая. На перехват германских кораблей срочно были направлены линейный крейсер «Худ», линкор «Принс оф Уэльс» и шесть эсминцев. Британские корабли вышли из Скапа-Флоу в намерении перехватить немцев в широком проливе между Гренландией и Оркнейскими островами. Все британские корабли были брошены на защиту атлантических конвоев. Началась Большая Охота



на Крупную Дичь. «Бисмарк» и «Принц Евгений» были обнаружены на рассвете 23 мая в Датском проливе британским крейсером. Ночью отметки от германских кораблей появились на экранах «Худа» и «Принс оф Уэльс». Корабли противников встретились друг с другом западнее Исландии поздним вечером 24 мая.

Орудия калибра 380 мм ведут огонь по «Худу» почти на нулевом угле возвышения - прямой наводкой, 24 мая 1941 г. Охотник нашел дичь, только повезло ли охотнику? Бой начался в 5ч 52 минуты, когда британские корабли открыли огонь по германским с дальности 22 км (13,7 морских миль). Немцы ответили тремя минутами спустя с дальности 21 км (13 миль).





Англичане стремились сократить дистанцию боя, так как 14-дюймовые орудия (356 мм) «Принс оф Уэльс» имели меньшую дальность стрельбы, чем 380-мм орудия «Бисмарка» и «Худа». Германские корабли слегка отвернули. Дистанция боя сократилась до 14 км, когда в «Худ» вонзились два выпущенных 380-мм орудиями «Бисмарка» снаряда.



Разворот немцев привел британские корабли под их правый борт. На снимке - стреляют башни «С» и «D» главного калибра линкора «Бисмарк». Первые выстрелы были сделаны из них в 6 ч 00 мин с дистанции 15,5 км. В «Худ» попали снаряды, выпущенные «Цезарем» и «Дорой». «Худ» затонул всего за три минуты, спасти удалось всего трех человек из команды линейного крейсера, насчитывавшей порядка 1400 моряков.



Добившись прямых попаданий в «Худ», «Бисмарк» немедленно развернул свой главный калибр в сторону британского линкора. На снимке справа - дым горящего «Худа», слева - дым от горящего «Принс оф Уэльс». За краткий промежуток времени британский линкор получил минимум четыре снаряда калибра 380 мм. В 6 ч 10 минут «Принс оф Уэльс» вышел из боя. Данный снимок сделан с борта тяжелого крейсера «Принц Евгений».



Последний взгляд с борта «Принца Евгения» на «Бисмарк». Из пробоины в передней части корпуса германского линкора вытекает топливо. Пробоину проделал снаряд британского линкора. «Бисмарк» описал почти замкнутый круг, прежде чем лег на юго-восточный курс, к Бресту, в то время как «Принц Евгений» принял к юго-западу. Данный маневр сильно удивил и озадачил англичан, утративших контакт с «Бисмарком» утром 25 мая. Только 26 мая германский линкор обнаружила патрульная «Каталина» британских ВВС. Лишенный возможности резко маневрировать «Бисмарк» атаковали юркие и стремительные торпедоносцы «Суордфиш». 27 мая 1941 г. на «Бисмарк» обрушились всей мощью своей артиллерии линкоры «Кинг Георг V» и «Родней». Крейсер «Дорсетшир» добил агонизирующий германский линкор торпедами. «Бисмарк» навсегда ушел на дно Северной Атлантики.



«Тирпиц» в районе Вильгельмсхафена на заводских испытаниях в 1940 г. Корпус линкора окрашен в средне-серый цвет, надстройки - в светло-серый цвет. Оптический дальномер на носовой надстройке еще не установлен. «Тирпиц» вступил в строй кригсмарине 25 февраля 1941 г.



Гибель «Бисмарка» поставила крест на планах использования «Тирпица» в качестве рейдера. Штаб кригсмарине планировал дальний рейдерский поход «Тирпица» и «Адмирала Шеера» на ноябрь 1941 г., но Гитлер лично отменил эту операцию. В январе 1942 г. «Тирпиц» перешел в Норвегию, где встал на стоянку в Альтефьорде. В норвежских водах линкор плавал будучи камуфлированным светло- и темно-серой красками.



Потопление «Шарнхорста» в бою 26 декабря 1943 г. заставило Гитлера вообще прекратить все операции крупных надводных кораблей. «Тирпиц» стоял в норвежском фьорде в ожидании своей дальнейшей участи. 22 сентября 1943 г. линкор подвергся атаке-нию сверхмалых субмарин британского флота. Мини-лодки вывели корабль из строя сроком на шесть месяцев. Ремонт линкора проводился в Флехефьорде, Норвегия.



«Тирпиц» демонстрирует свое «тело» толщиной в 36 м, Флехефьорд, конец 1943 г. Снимок сделан с борта небольшого норвежского буксира. Полные обводы линкоров типа «Бисмарк» положительно отразились на плавучести германских кораблей; британские «Кинги Георги V» и американские «Ай-овы» были на 3 м уже «Бисмарков».



Матросы и офицеры на кормовой палубе «Тирпица», Флехефьорд. На переднем плане - стволы 380-мм орудий башни «Дора», башня развернута на левый борт. По максимуму экипаж «Тирпица» состоял из 2608 человек, «Бисмарка» - из 2092 человек. Для маскировки корабль окружен плотиками.

неоднократно модернизировалось. В январе 1942 г. на передний оптический дальномер установили РЛС FuMO-27 взамен РЛС FuMO-23, радиолокаторы имели одинаковые антенны. Впереди антенны РЛС FuMO-27 появилась антенна системы предупреждения об электромагнитном облучении FuMB Ant-7, три дипольные антенны «Суматра» системы FuMB-4, двухдипольная антенна «Палау» (FuMB Ant-6). В 1944 г. была установлена новая антенна радиолокатора FuMO-27 с размерами 4 x 3 м.

В середине 1944 г. на корабле смонтировали разработанные по заказу люфтваффе РЛС серии «Вюрцбург» (FuMO-212 или FuMO-213) с параболической антенной диаметром 3 м.

Боевая карьера кораблей типа «Бисмарк»

«Бисмарк»

18 мая 1941 г. покинул Готенхафен (Гдыня, Польша) вместе с тяжелым крейсером «Принц Евгений» для участия в операции «Рейнübung» - прорыв в Атлантику 24 мая 1941 г. в Датском проливе потопил британский линейный крейсер «Худ» и повредил линкор «Принс



Палуба «Бисмарка» замаскирована срубленными елками, Флехефьорд. Башни «Цезарь» и «Дора» укутаны маскировочными сетями.

оф Уэльс»; получил три прямых попадания снарядов, один из которых повредил цистерну с маслом из-за чего было принято решение отказаться от пополнения запасов топлива в Корсфьорде (Берген) и идти к берегам Франции; атакован девяткой самолетов с британского авианосца «Викториус»

26 мая 1941 г. получил попадание торпедой, сброшенной с «Суордфиша» авианосца «Арк Ройал», выведено из строя рулевое управление

27 мая 1941 г. поврежден в бою с британскими линкорами «Кинг Георг V» и «Родней», поддержанными многочисленными легкими силами; крейсер «Дорсетшир» выпустил в «Бисмарк» торпеды; «Бисмарк» затонул

«Тирпиц»

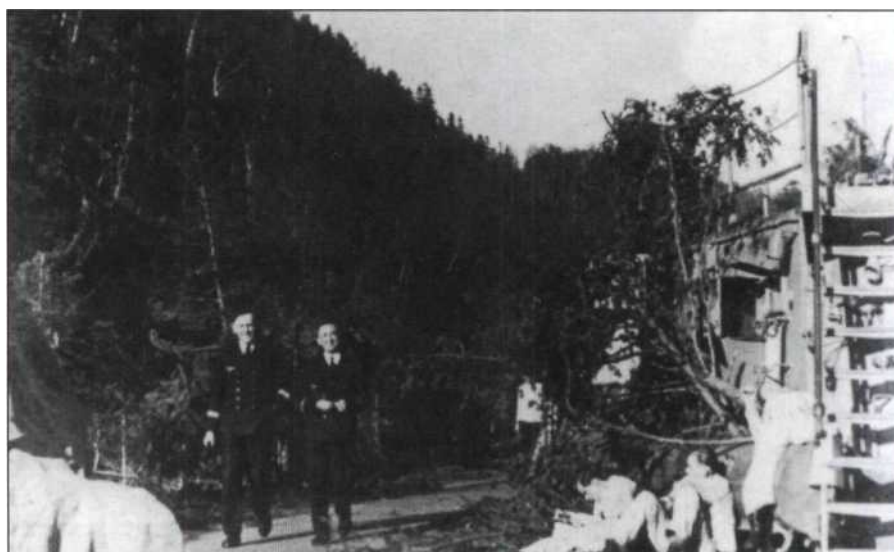
ноябрь 1941 г. прорыв в Атлантику совместно с броненосцем «Адмирал Шеер» отменен по приказу Гитлера
январь 1942 г. переведен в Альтафьорд, Норвегия

6-12 марта 1942 г. операция против конвоев PQ-12 и QR-8 завершилась неудачей по причине плохой погоды

5 июля 1942 г. операция «Рёссельспрунг» против конвоя PQ-17 отменена

6-9 сентября 1943 г. операция «Сицилиен» - совместный с «Шарнхорстом» обстрел Шпицбергена и высадка на остров десантной партии

22 сентября 1943 г. атакован в Альтафьорде британскими сверхмалыми



Моряки позируют не в лесу, а на палубе «Тирпица», весна 1944 г.

субмаринами X-craft, поврежден минами, установленными субмаринами X-6 и X-7
сентябрь 1943 - март 1944 г. ремонт
3 апреля 1944 г. атакован

самолетами с шести британских авианосцев, получил 14 попаданий бомб, остался на плаву

5 апреля 1944 г. атакован самолетами палубного базирования, повреждений не получил

17 июля 1944 г. атакован самолетами палубного базирования, повреждений не получил

22 - 29 августа 1944 г. очередные атаки палубной авиации; 24 августа получил два прямых попадания авиабомбами, остался на плаву

15 сентября 1944 г. налет 28 тяжелых бомбардировщиков RAF «Ланкастер», сброшены бомбы массой по 6 т; одна бомба попала в носовую часть корабля, причинив огромные разрушения; корабль сел на грунт

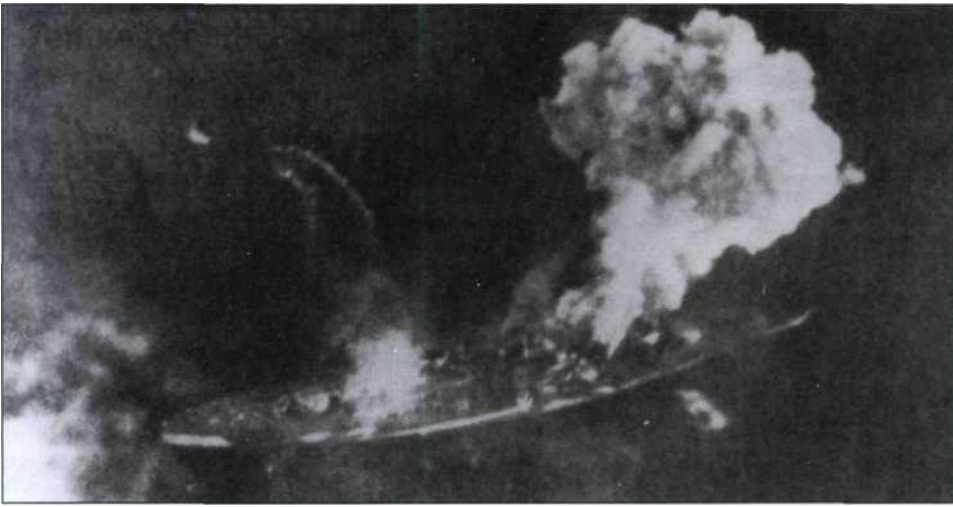
17 октября 1944 г. переведен в Тромсё, Норвегия, для использования в качестве плавучей батареи

29 октября 1944 г. налет 32 «Ланкастеров»; корабль повреждений не получил

12 ноября 1944 г. налет 21 «Ланкастера»; получил три прямых попадания бомбами крупного калибра; окончательно вышел из строя.



В апреле 1944 на «Тирпиц» обрушились самолеты с британских авианосцев. Линкор тогда уже находился в своей основной базе - в Альтефьорде. Немцы приняли решение регулярно перемещать линкор по многочисленным норвежским фьордам. Снимок сделан в Фазттенфьорде под Тронхеймом. Башни главного калибра укрыты маскировочными сетями. Линией буев обозначена сеть, установленная на случай появления в фьорде сверхмалых подводных лодок британского флота.



«Тирпиц» под ударом британской авиации, Каафьорд, 15 сентября 1944 г. Бомбардировщики «Ланкастер» взлетели с аэродрома под Мурманском и сбросили на линкор 6-тонные бомбы «Tallboy». В результате налета «Ланкастеров» линкор получил тяжелые повреждения и перестал держаться на плаву. Немцы отбуксировали корабль на юг в Тромсё, где он получил еще три прямых попадания 6-тонных бомб. Точка в истории «Бисмарка» была поставлена 12 ноября 1944 г.

Окраска германских кораблей в период Второй мировой войны

Schiffstarnfarbe (корабельный камуфляжный цвет) 31 1 Hellgrau (светло-серый) - верхние надстройки корпуса

Schiffstarnfarbe 31 2 dunkelgrau (темно-серый) - корпус (при естественном освещении цвета Hellgrau и dunkelgrau почти не отличаются друг от друга)

Schiffbodenfarbe (цвет корпуса корабля) I 22a Rot (красный) - корпус ниже ватерлинии

Wasserlinienfarbe (цвет ватерлинии) I 23a Grau - цвет ватерлинии (на фотоснимках почти не отличим от черного)

Deckfarbe (цвет палубы) 50 Hellgrau - цвет палубы и дымовых труб

Deckfarbe 51 dunkelgrau - цвет палубы и дымовых труб

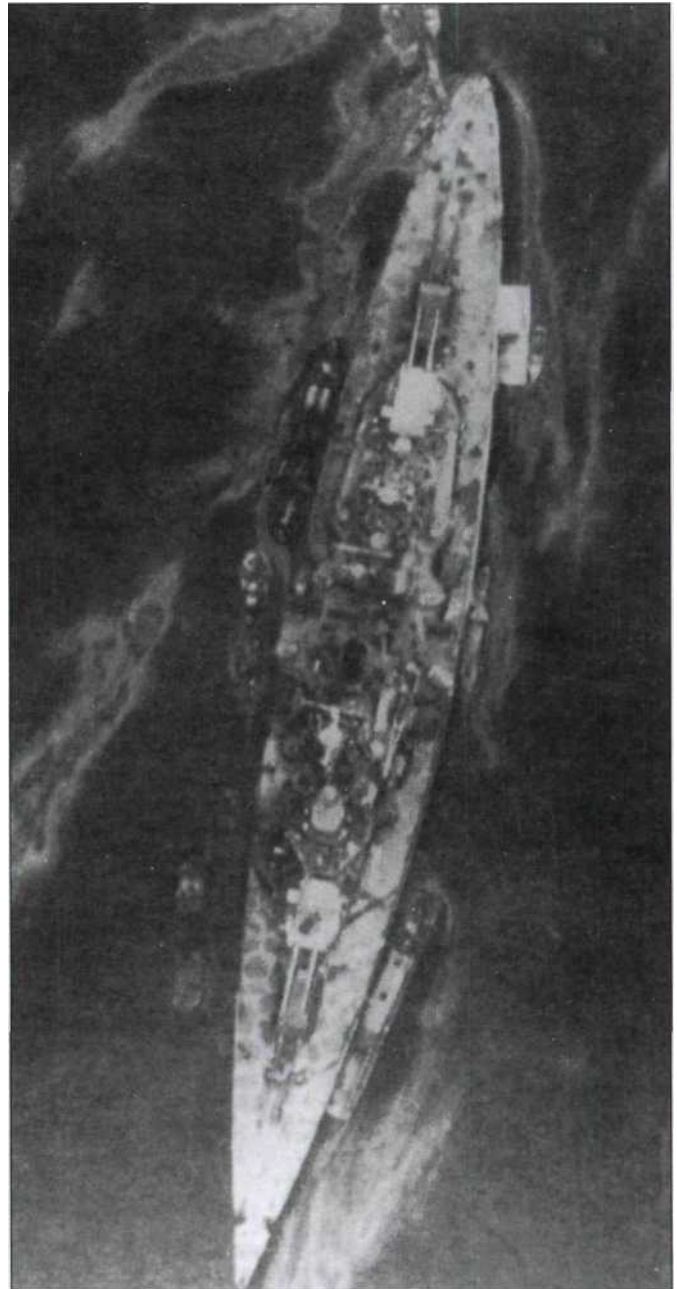
Wasserfarbe 95 Hellgrau - предвоенный цвет окраски дымовых труб (почти белый)

Aluminiumbronze 76 - дымовые трубы (полуматовый цвет алюминия, близкий по оттенку металлической краске, которой окрашивалась полотняная обшивка самолетов)

В германском флоте также использовались краски красного, желтого, голубого, зеленого и коричневого цвета для нанесения знаков быстрого опознавания с воздуха и камуфляжа. В балтийском море корабли камуфлировались в коричнево-зеленые тона, в Норвежских водах - в серо-голубые. Для камуфляжа также применялись краски различных оттенков серого цвета, которые не были официально регламентированы, а получались путем перемешивания красок нескольких цветов.

Существует определенная неоднозначность в отношении цвета, в который были окрашены верхние части башен главного калибра линкора «Бисмарк» в период его нахождения на Балтике в 1941 г. В кригсмарине для окраски башен в целях быстрого опознавания корабля с воздуха использовались краски красного, желтого и светло-голубого цвета. Опубликованные в годы войны цветные фотографии линкора «Бисмарк» показывают, что башни были окрашены в красный цвет, а на бортах корпуса нанесены черные и белые полосы. В то же время, существует версия, согласно которой фотографии являлись не цветными, а раскрашенными черно-белыми снимками.

Интерпретация черно-белых снимков «Бисмарка» говорит в пользу красной окраски башен главного калибра линкора. Германские черно-белые фотопленки того времени передавали красный цвет как черный, а черный - как средне-серый. За «точку отсчета» при интерпретации цвета башен выбран флаг, как известно - красное полотнище с черной свастикой в белом круге. Цвет башен практически не отличим на ч/б снимках от цвета полотнища. И все же сомнения остаются: не исключено, что верхние части башен «Бисмарка» были покрашены в темно-серый цвет, хотя - вряд ли, так как темно-серый цвет не является удобным для быстрого опознавания с воздуха.

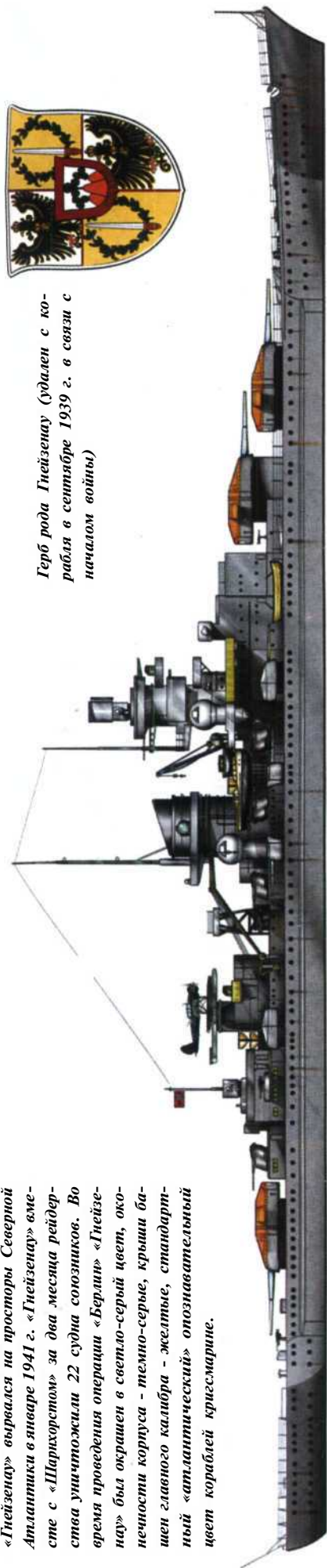


Снимок сделан с британского самолета-фоторазведчика где-то в середине 1944 г. Палуба «Тирпица» камуфлирована крупными пятнами, но тени от солнца позволяют легко опознать линкор, не взирая на весь его камуфляж и маскировку. Палубные самолеты британских авианосцев несколько раз бомбили «Тирпиц» в период с 3 апреля по 29 августа 1944 г.

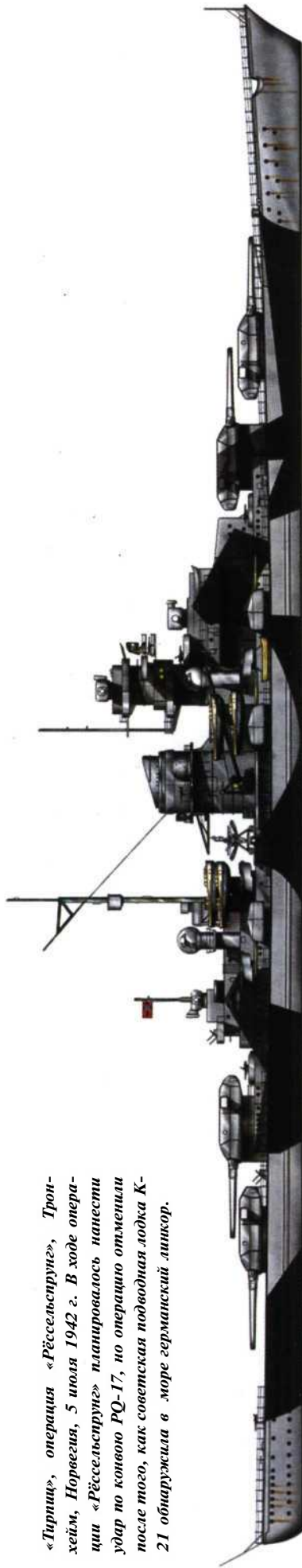
«Гнейзенау» вырвался на просторы Северной Атлантики в январе 1941 г. «Гнейзенау» вместе с «Шарнхорстом» за два месяца рейдерства уничтожили 22 судна союзников. Во время проведения операции «Берлин» «Гнейзенау» был окрашен в светло-серый цвет, окраску корпуса - темно-серые, крыши баицел главного калибра - желтые, стандартный «атлантический» опознавательный цвет кораблей кригсмарине.



Герб рода Гнейзенау (удален с корабля в сентябре 1939 г. в связи с началом войны)

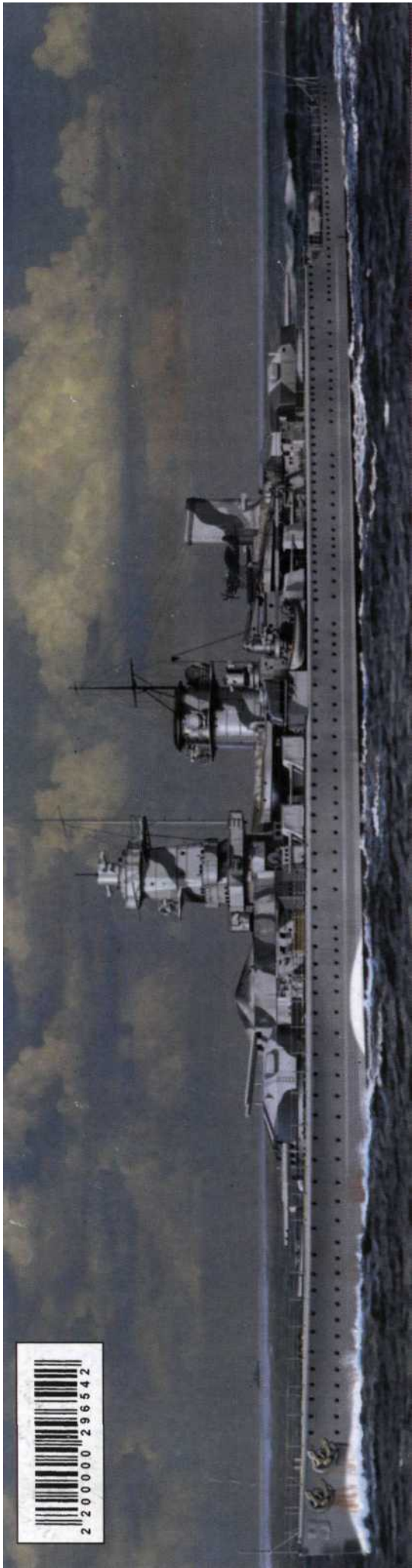


«Тирпиц», операция «Рёссельсрунг», Тронхейм, Норвегия, 5 июля 1942 г. В ходе операции «Рёссельсрунг» планировалось нанести удар по конвою PQ-17, но операция отменили после того, как советская подводная лодка К-21 обнаружила в море германский линкор.

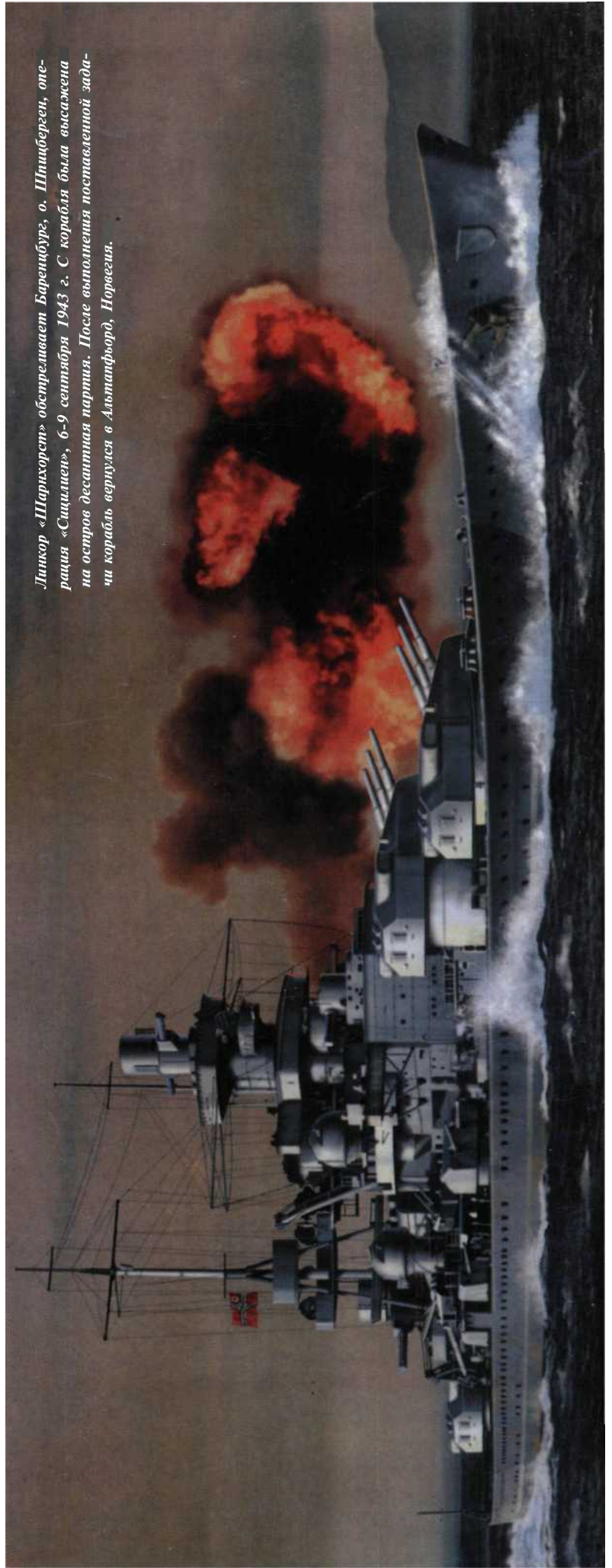


На надстройках «Тирпица» установлены дополнительные зенитные орудия, Альтенфьорд, Норвегия, 16 марта 1944 г. Британская авиация семь раз бомбила «Тирпиц», пока не потопила линкор 12 ноября 1944 г.





Броненосец «Адмирал граф Шпее» в Южной Атлантике, декабрь 1939 г. На корабле установлены ложная башня главного калибра и ложная дымовая труба. Перед боем с британскими крейсерами 13 декабря 1939 г. все ложные конструкции были демонтированы. Карманный линкор был затоплен вблизи порта Монтвидео через четыре дня после боя с крейсерами.



Линкор «Шархорст» обстреливает Баренцбург, о. Шпицберген, операция «Сицилия», 6-9 сентября 1943 г. С корабля была высажена на остров десантная партия. После выполнения поставленной задачи корабль вернулся в Альтанфьорд, Норвегия.