



СЕРГЕЙ ПАТЯНИН • МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

«ЧЕРНЫЕ МОЛНИИ» КРИГСМАРИНЕ

ГЕРМАНСКИЕ МИНОНОСЦЫ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ



«Schwarzegeesen» 1939–1945



Миноносец «Леопард», 1931 г.

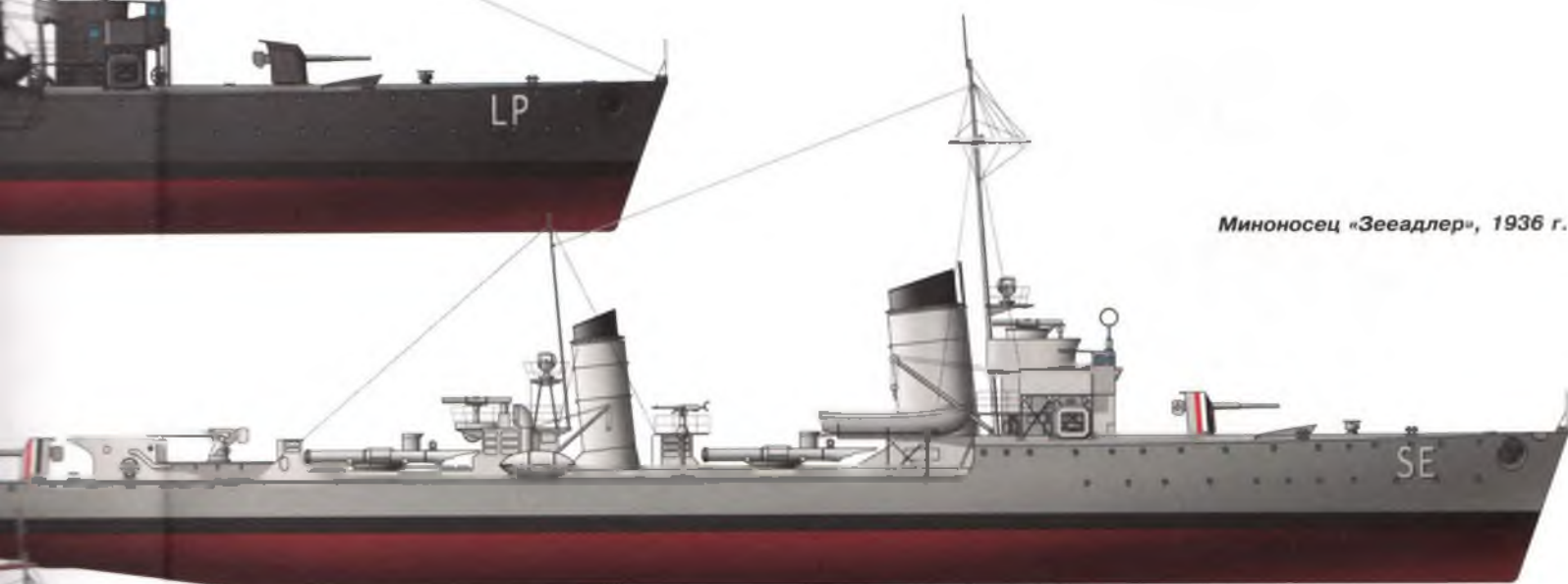


Миноносец «Вольф», 1939 г.

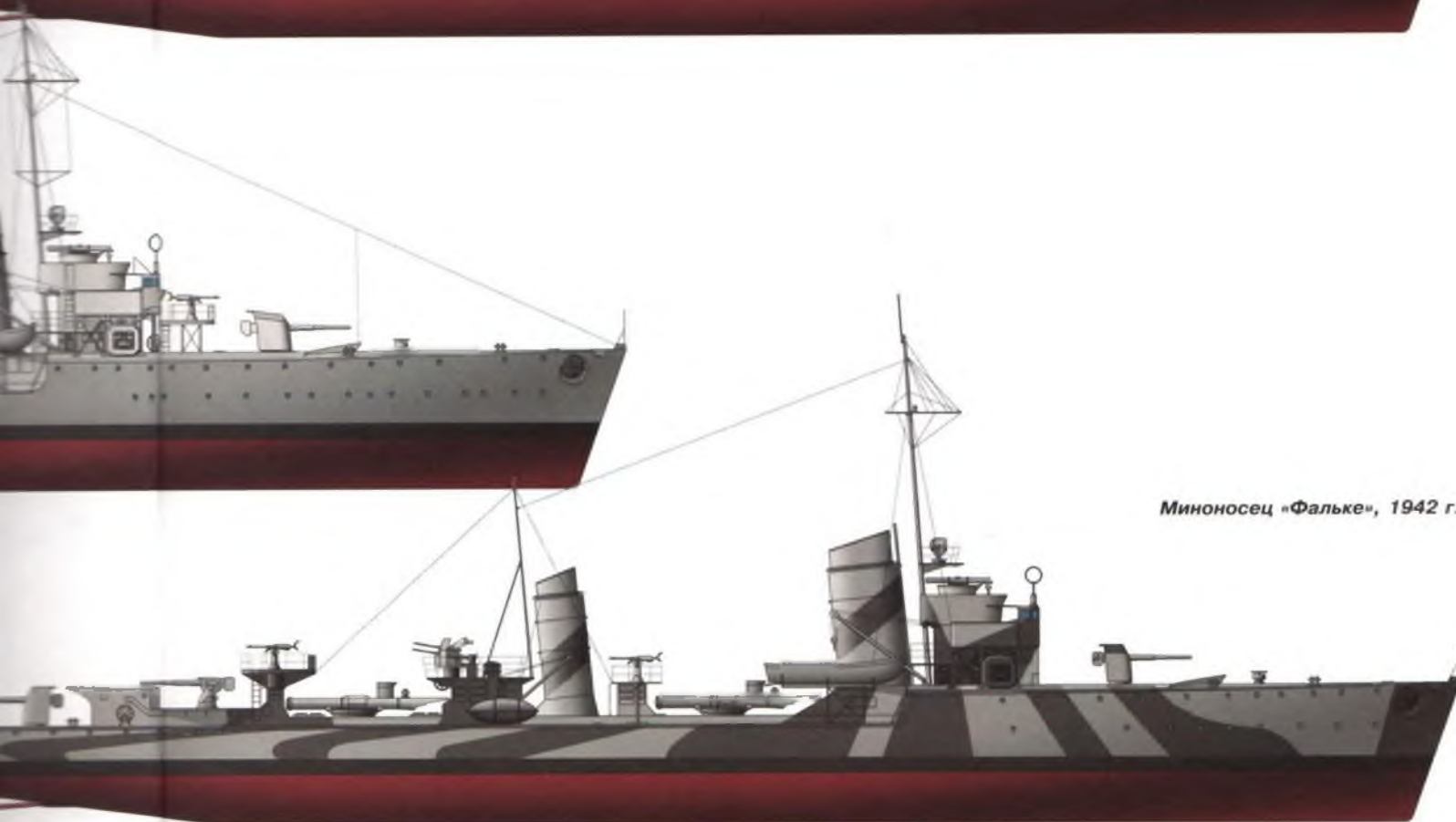




Миноносец «Зееадлер», 1936 г.



Миноносец «Фальке», 1942 г.



СЕРГЕЙ ПАТЯНИН, МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

«ЧЕРНЫЕ МОЛНИИ» КРИГСМАРИНЕ

ГЕРМАНСКИЕ МИНОНОСЦЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2009

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

*Авторы выражают глубокую признательность И.Борисенко, Е.Грановскому,
А.Кузнецову за предоставленные материалы и помощь в работе*

Патянин С.В., Морозов М.Э.

П20 «Черные молнии» Кригсмарине. Немецкие миноносцы Второй мировой — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2009. — 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-32293-0

В германском флоте миноносцы традиционно именовались **Schwarzegesele** — дословно: «черная прислуга». Это прозвище появилось сразу после возникновения данного класса кораблей и объяснялось как черной окраской корпуса (для скрытности в ночное время), так и использованием угля в качестве топлива. К началу Второй мировой окраска миноносцев изменилась, на смену угольному отоплению пришла нефть — а прозвище осталось, причем стало даже более точно выражать суть этих кораблей. Немецкое «шварцезеллен» можно перевести на русский язык как «мальчишки на побегушках» — вот и миноносцы оказались поистине универсальными кораблями, что называется, на все случаи жизни: они сопровождали главные силы флота в походах, проводили конвои, но особенно отличились в молниеносных набеговых операциях благодаря выдающейся маневренности и скорости хода.

Германские миноносцы принимали активнейшее участие во всех кампаниях Кригсмарине — от Норвегии до Бискайского залива, сражались с первого и до последнего дня Второй мировой войны: начиная с Польского похода 1939 года до финальных боев на Балтике весной 45-го. Эта напряженная служба обошлась очень дорого — большинство миноносцев было потеряно в боях с противником.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРВЕНЦЫ «ВЕРСАЛЬСКОГО ФЛОТА»	5
Проектирование и постройка	5
Описание конструкции	10
Военные модернизации	23
Общая оценка проекта	23
МИНОНОСЦЫ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ	29
Типы 1935 и 1937	29
Проектирование и постройка	29
Описание конструкции	32
Военные модернизации	42
Флотские миноносцы типа 1939	46
Проектирование и постройка	46
Описание конструкции	48
«Лебединая песня» — тип 1941	58
Общая оценка проекта	59
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	62
Кузница кадров Рейхсмарине	62
Испанская прелюдия	67
Начало боевых действий	71
Норвежская операция	73
Действия на Западе в 1940—1941 гг.	77
«Балтийский флот»	83
Действия в Ла-Манше в 1941—1942 гг.	87
Норвегия и отечественные воды (1942—1943 гг.)	93
Поражение на Западе	96
Последний год войны на Востоке	119
Итоги боевой деятельности	150
Послевоенная судьба германских миноносцев	151
Приложение 1	154
Приложение 2	155
Приложение 3	156
Приложение 4	157
Приложение 5	158
ДОКУМЕНТЫ И ЛИТЕРАТУРА	159

*Миноносцы типа 24 на маневрах,
начало 1930-х гг.*



*4-я флотилия миноносцев в Бискайском заливе, 1943 г.
Антенны радиолокаторов
заретушированы военной цензурой*



ПЕРВЕНЦЫ «ВЕРСАЛЬСКОГО ФЛОТА»

Проектирование и постройка

21 июня 1919 г. некогда могучий кайзеровский флот — единственный, осмелившийся за последнее столетие бросить вызов владычеству Британии на морях, — перестал существовать. Недели спустя представители германского правительства подписали Версальский договор, в числе прочих вопросов, регулировавший состав будущих вооруженных сил.

Статьей 181 Германии разрешалось сохранить в составе военно-морского флота 6 линейных кораблей додредноутного типа, 6 легких крейсеров и по 12 эсминцев и миноносцев. Общий тоннаж кораблей не должен был превышать 108 000 т (в 1920 г. Верховный Совет Послов позволил держать в резерве еще 30% от этого числа). Численность личного состава флота ограничивалась 15 тысячами человек, из них не более 1500 офицеров. Статья 190 гласила: «Германии воспрещается строить или приобретать за границей какие-либо военные суда, кроме тех, что предназначены для замены единиц, предусмотренных договором, каковая замена однако может быть произведена по истечении 20 лет для броненосцев и крейсеров и 15 лет для эсминцев и миноносцев, считая с момента спуска судна, причем водоизмещение судов, предназначенных для замены, не должно превышать 10 000 т для линейных кораблей, 6000 т для легких крейсеров, 800 т для эскадренных миноносцев, 200 т для миноносцев».

Возрождение немецкого флота — Рейхсмарине — началось в 1920 году, когда было сформировано Морское управление военного министерства. Однако в то время Германия не могла ввести в строй даже разрешенные ей корабли, поскольку для выполнения обязанностей по тралению минных заграждений ей пришлось держать в строю около 300 тральщиков, на укомплектование которых уходил почти весь положенный по норме личный состав. В конце 1922 г. траление было закончено, и вскоре в строй ввели броненосцы «Брауншвейг» и «Ганновер»; 5 крейсеров («Гамбург», «Медуза», «Тетис», «Аркона», «Берлин») и две флотилии миноносцев в составе 12 и 11 единиц. В течение следующих трех лет в строй вступили броненосцы «Эль-

зас» и «Гессен»; перестроенные крейсера «Амазоне» и «Нимфе», а также «Эмден» — первый крупный корабль, построенный в Германии после окончания войны, — в связи с чем наиболее старые «Аркона», «Медуза» и «Тетис» были исключены из состава флота. Были сформированы флотилии тральщиков (32 единицы), начали вводиться в строй учебные и вспомогательные корабли.

Основная проблема заключалась в морально и физически устаревшей материальной части. По решению союзников в составе флота были оставлены только корабли, не способные на равных состязаться с их собственными. Из 32 эсминцев и миноносцев Рейхсмарине (Т-139, Т-141, Т-143, Т-144, Т-146, Т-148, Т-149,

В 1920-е годы германскому флоту приходилось довольствоваться миноносцами, построенными накануне Первой мировой войны — такими как G-7 (вверху) или T-153 (внизу)



Н-147. Этот корабль так и не вошел в строй кайзеровского флота, а сразу после достройки был передан Франции и до 1933 г. служил под названием «Матело Леблан»

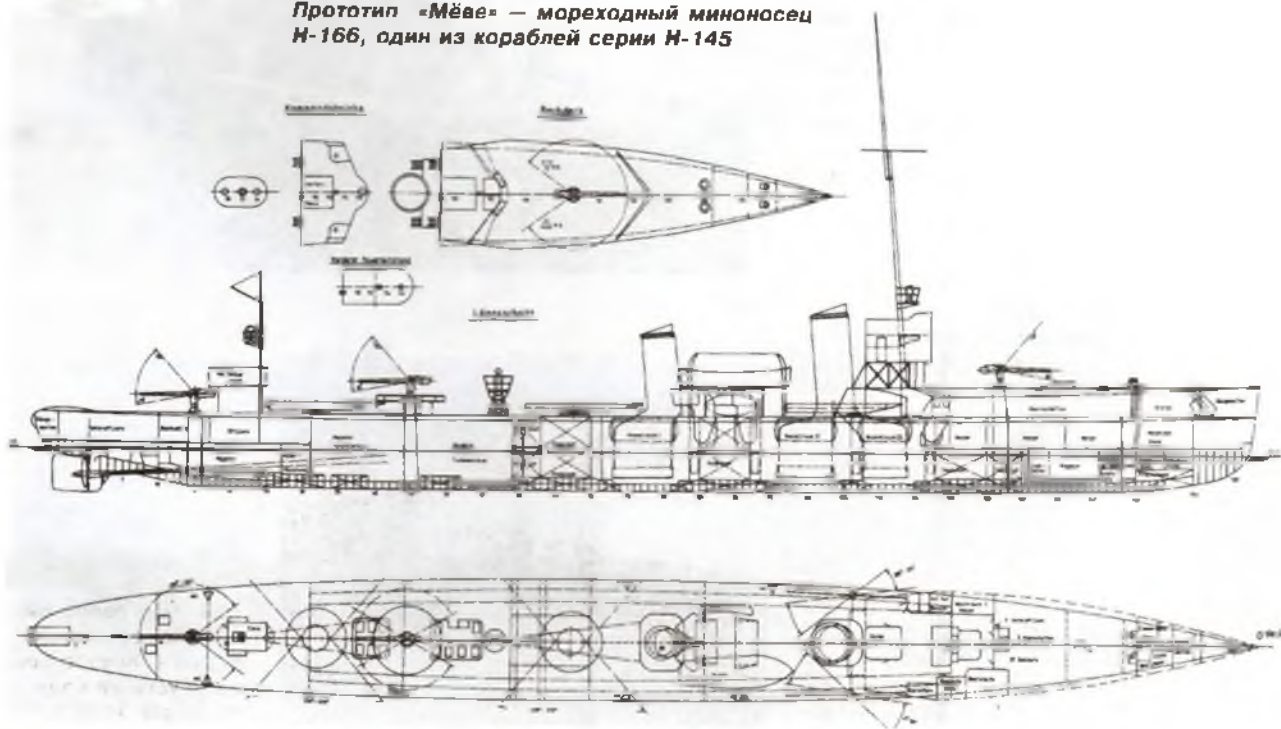


Т-151—Т-158, Т-168, Т-175, Т-185, Т-190, Т-196, V-1—V-3, V-5, V-6, G-7, G-8, G-10, G-11, S-18, S-19, S-23) самый молодой был построен в 1913 г. и никоим образом не отвечал современным требованиям. Модернизация «кайзеровского наследства» проводилась на протяжении всех 20-х годов, избежали ее только наиболее изношенные Т-168, Т-175 и 7 единиц серии Т-139. На остальных усовершенствования сводились к переводу котлов на полностью нефтяное отопление, а также усилению и стандартизации вооружения. В результате все миноносцы получили по два 105-мм орудия и два-четыре 500-мм торпедных аппарата. Благодаря

проведенным работам корабли оставались в строю еще с десяток лет, многие даже пережили следующую мировую войну, три из них — G-7, Т-158 и Т-196 — впоследствии попали в советский флот.

Как только положение в стране позволило правительству вплотную заняться флотскими проблемами, были изысканы средства на обновление корабельного состава. Еще в декабре 1921 г. состоялась закладка крейсера «А» — будущего «Эмдена». Не имея времени и средств на разработку принципиально нового проекта, немецкие конструкторы воспользовались опытом Первой мировой войны. В результате «Эмден» стал практически пол-

Прототип «Мёве» — мореходный миноносец Н-166, один из кораблей серии Н-145



ным повторением последних легких крейсеров военной постройки типа «Кёнигсберг» (II), отличаясь от них лишь формой надстроек и расположением артиллерии. Аналогичным путем проектное бюро Морского ведомства пошло при создании первых послевоенных миноносцев.

В конце 1923 г. группа конструкторов под руководством корабельного инженера Эренберга приступила к работе над проектами нового крейсера (будущий тип «К») и миноносца «тип 1923». Основой для последнего послужил Н-145, вошедший в состав кайзеровского флота незадолго до конца Первой мировой. Хотя концепция применения Рейхсмарине по сравнению с кайзеровским флотом претерпела значительные изменения, требования, предъявлявшиеся к эсминцам фактически остались прежними. Как и раньше их основными задачами являлись проведение торпедных атак в дневном бою с эскадрой кораблей противника, а также набеговые действия в ночное время, где главная роль отводилась опять же торпедному оружию. Такие взгляды на корабли данного класса вполне соответствовали и немецким реалиям межвоенного периода — ведение активных боевых действий на закрытых театрах совместно с эскадрой, а скорее даже без нее против превосходящего флота противника.

При разработке проекта конструкторы строго придерживались версальских ограничений, в результате чего стандартное водоизмещение в первом варианте даже не достигало до установленных норм и

составляло всего 769 метрических тонн. Изменения в составе вооружения, в частности, переход от первоначально планировавшихся трех 120-мм орудий к равному числу 105-мм и от двухтрубных торпедных аппаратов к трехтрубным, дало прибавку в 42 т, что поначалу вызвало некие опасения в связи с превышением договорного лимита. Однако после заключения Вашингтонского договора, союзники согласились на использование немцами для определения водоизмещения так называемых «английских» или «длинных» тонн по 1016 кг. Таким образом, в окончательном проекте миноносец типа 23 имел стандартное водоизмещение 798 т, нормальное 961 т, полное 1213 т.* Два турбозубчатых агрегата мощностью 22 100 л.с. обеспечивали кораблю скорость в 32 узла. Вооружение количественно повторяло прототип (3х105-мм орудия, 6х500-мм торпедных аппаратов), однако орудия располагались более рационально, а торпеды, впервые в немецкой практике, были заключены в трехтрубные аппараты.

Утвержденная Рейхстагом кораблестроительная программа 1924 г. предусматривала постройку «прототипа» типа 23, получившего название «Мёве» (чайка).

* Германские кораблестроители применяли термины «типовое», «конструктивное» и «боевое» водоизмещение. Следует также отметить, что встречающаяся в ряде справочников величина стандартного водоизмещения 811 т является ошибкой, вызванной несоответствием метрических и «длинных» тонн.



«Мёве» — головной миноносец новой серии — вскоре после спуска на воду, 24 марта 1926 г.

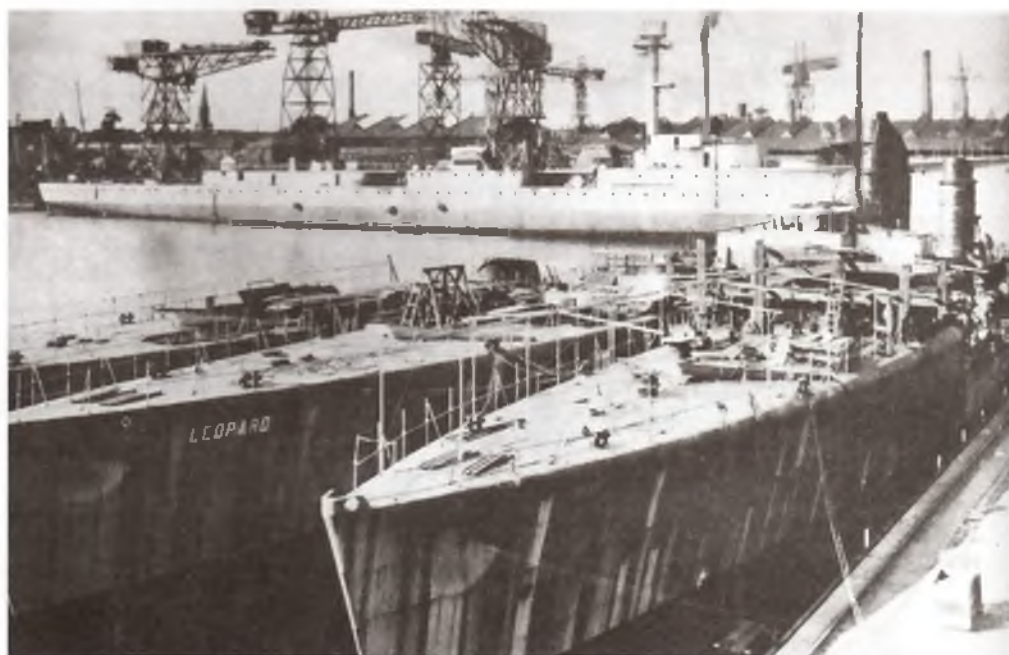
Корабль	Позывной	Стапельный номер	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
Тип 1923					
«Mowe»	MO	102	2.3.1925	24.3.1926	1.10.1926
«Seeadler»	SE	103	5.10.1925	15.7.1926	15.3.1927
«Greif»	GR	104	5.10.1925	15.7.1926	15.7.1927
«Albatros»	AT	105	5.10.1925	15.7.1926	15.5.1928
«Kondor»*	KO	106	17.11.1925	22.9.1926	15.7.1928
«Falke»	FK	107	17.11.1925	29.9.1926	15.7.1928
Тип 1924					
«Wolf»	WO, WL	109	8.3.1927	12.10.1927	15.11.1928
«Iltis»	IT	110	8.3.1927	12.10.1927	1.10.1928
«Luchs»	LU	111	2.4.1927	15.3.1928	15.4.1929
«Tiger»	TG	112	2.4.1927	15.3.1928	15.1.1929
«Jaguar»	JA, JR	113	4.5.1927	15.3.1928	15.8.1929
«Leopard»	LP	114	4.5.1927	15.3.1928	1.6.1929

Все корабли строились на военно-морской верфи в Вильгельмсхафене (Reichsmarinewerft Wilhelmshaven)
* При закладке «Kondor»

Весной следующего года были выделены средства на строительство еще пяти единиц по слегка измененному проекту. Серийные миноносцы имели увеличенные водоизмещение (стандартное 924 т, нормальное 982 т, полное 1290 т), длину, мощность силовой установки и скорость хода. Впрочем, официально объявленное водоизмещение этой и следующей серий ограничивалось 800 тоннами. Головной корабль был заложен 5 марта 1925 г. на военно-морской верфи в Вильгельмсхафене; до конца года там же начались работы на пяти оставшихся единицах. При спуске на воду они получили названия в честь хищных птиц: «Зееадлер» (орлан или морской орел), «Грайф» (гриф), «Альбатрос», «Фальке» (сокол) и «Кон-

дор» — поэтому неофициально именовались «птичьей» серией (Raubvogel-Klasse).

Тем временем проектный отдел под руководством Эренберга разработал улучшенный проект миноносца типа 1924. По внешнему виду и внутреннему устройству он напоминал предшественный, основные отличия заключались в увеличенных размерах (стандартное водоизмещение 933 т, нормальное 1028 т, полное 1320 т), усовершенствованной форме корпуса, возросшей скорости хода. Было внесено предложение вооружить миноносцы орудиями нового калибра 127 мм, была даже разработана опытная модель SKC/25 и изготовлено 18 экземпляров. Однако слухи о готовящемся увеличении



Миноносцы «Вольф», «Леопард», «Ягуар» у достройечной стенки военно-морской верфи Вильгельмсхафена. На заднем плане — легкий крейсер «Кёльн»



Достроечный бассейн военно-морской верфи Вильгельмсхафена, май 1928 г.

У дальних стенках слева направо: крейсер «Кёнигсберг», два корпуса миноносцев тип 23/24 и перестроенный в радиоуправляемый корабль-цель броненосец «Церинген», за которым в доке стоит крейсер «Эмден»; в правом нижнем углу виден миноносец «Мёве»

калибра артиллерии германских «эсминцев» сверх разрешенных 105 мм достигли британского посла в Берлине. Разразился скандал. В итоге на последовавший в апреле 1928 г. официальный запрос правительства Его Величества рейхсминистр флота барон фон Фрайберг ответил послу, что «по техническим причинам перевооружение новых эсминцев этими орудиями непрактично. В связи с этим эсминцы получат 105-мм орудия, а несколько уже изготовленных 127-мм будут переделаны на 105-мм». В результате еще одним существенным отличием типа 24 от типа 23 стали новые орудия главного калибра.

Средства на строительство шести миноносцев были выделены Рейхстагом в рамках кораблестроительной программы 1926 г. все корабли были заложены на военно-морской верфи в Вильгельмсхафене весной 1927 года. При спуске на воду они получили названия в честь хищных зверей: «Вольф» (волк), «Ильтис» (хорёк), «Тигер» (тигр), «Лухс» (рысь), «Леопард», «Ягуар». Соответственно, серия неофициально называлась «звериной» (Raubtier-Klasse).

С постройкой двенадцати единиц типа 23/24 Германия исчерпала отведенный ей лимит по количеству эскадренных миноносцев.* Одновременно потребовалось списание старых кораблей. В сентябре 1926 г. в преддверье скорого вступления в строй головного «Мёве» исключили из состава флота T-175. В следующем году списали T-139, T-141, T-143, T-149, T-168, T-175. при этом T-139 и T-141 были пере-

оборудованы в быстроходные буксиры «Пфайль» и «Блиц». По мере укомплектования «звериной» серии за ними последовали T-144, T-146, T-148, T-154 (исключены в 1928 г.); V-1 — V-3, V-5, V-6 (сданы на слом в 1929 г.); T-152, S-18, S-19 (исключены в 1931 г.); наконец, в конце 1932 г. T-185 был поставлен на переоборудование в быстроходный буксир, получив новое название «Блиц» (в связи со списанием бывшего T-141). Таким образом, число старых миноносцев в составе действующего флота неуклонно снижалось: если в 1927 г. их было 26, то в 1928 г. — 22, в 1929 г. — 17, в 1930 г. — 7, в 1931 г. — 6.

Надо сказать о попытке немецких конструкторов создать проект миноносца в рамках 200-тонного версальского лимита. Корабль успел получить номер W-101, программой 1926 г. были выделены средства на его строительство, но оно, однако, так и не началось. Очень скоро разработчики пришли к выводу, что создать боеспособный миноносец столь небольшого водоизмещения возможно только при использовании двигателей внутреннего сгорания. Работы были продолжены в данном направлении, и уже в ноябре 1929 г. на верфи «Люрсен» был заложен катер, ставший прообразом знаменитых «шнелльботов».

* Нужно отметить, что класса «эскадренный миноносец» в германском флоте не существовало до середины 30-х годов, поэтому корабли типа 23/24, хотя и строились в соответствии с требованиями к эсминцам, официально классифицировались как миноносцы.

Описание конструкции

Компоновка и конструкция корпуса

Будучи первыми миноносцами, построенными после Первой мировой войны, корабли типа 23/24 выбрали в себя множество технических и технологических новшеств, хотя это и не всегда было оправдано.

Жесткие ограничения, которые соблюдались конструкторами при разработке проекта, заставили сделать упор на применение новых технологий, позволявших экономить вес и улучшить некоторые характеристики. Корпуса изготавливались из специальной вязкой стали «Torpedobootsstähle». При строительстве широко (по меркам того времени) применялась электросварка, качество которой тогда еще оставляло желать лучшего. На кораблях типа «Вольф» с помощью сварки осуществлено соединение всех профилей и ребер жесткости с обшивкой, полностью сварными были все водонепроницаемые поперечные переборки, нижние палубы и надстройки; хотя все продольные переборки оставались клепаными. В результате удалось сэкономить на массе корпуса, но прочность ряда конструкций оказалась недостаточной, поэтому во время строительства и вскоре после вступления в строй были проведены работы по усилению носовых шпангоутов на уровне верхней палубы и полубака.

Надстройки частично изготавливались из легких сплавов. В результате всех нововведений стоимость постройки оказалась чрезвычайно высокой. Как отмечал справочник «Jane's Fighting Ships», в сопоставимых ценах корабли типа «Вольф» стоили около 215 ф. ст. за тонну водоизмещения, тогда как у британских эсминцев аналогичные цифры лежали в пределах 130–180 ф. ст. за тонну.

Будучи развитием типа Н-145, новые миноносцы в основном унаследовали его внутреннее расположение и архитектуру. Корпус — традиционно низкобортный

(отношение длины к высоте борта на миделе — 17:1), хотя благодаря большому углу наклона форштевня, увеличенному развалу носовых шпангоутов и удлинению примерно на 20% полубака его форма приобрела более современные черты, попутно улучшилась мореходность. Кроме того, «хищники» были лишены характерной для немецких миноносцев военного периода покатоности верхней палубы и резкого завала бортов внутрь на сопряжении с нею; плавное закругление обшивки сохранилось лишь на полубаке.

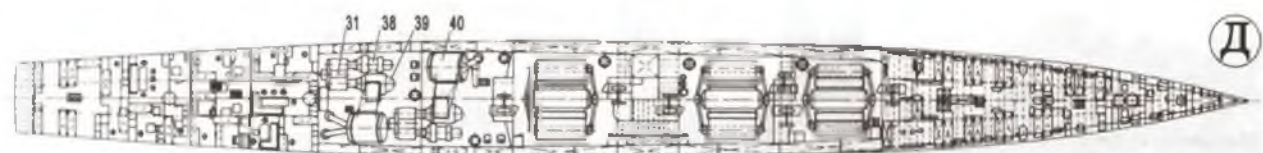
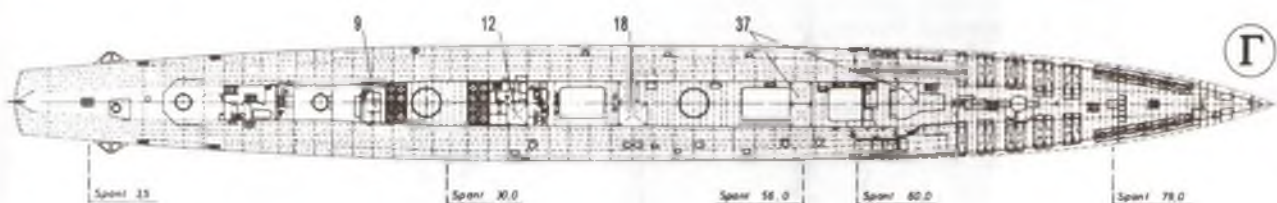
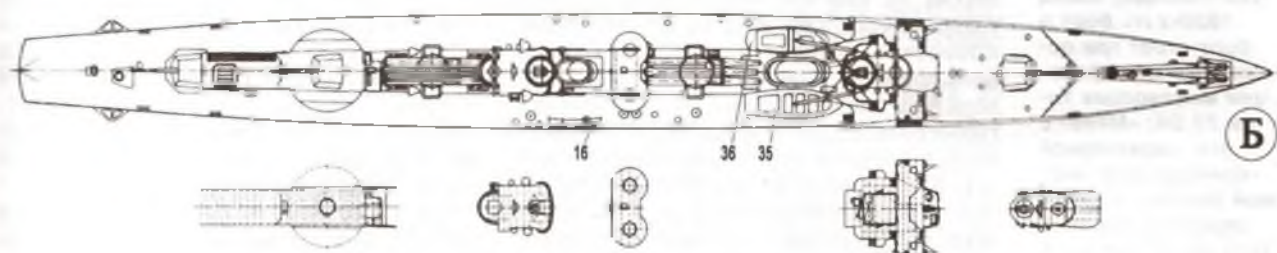
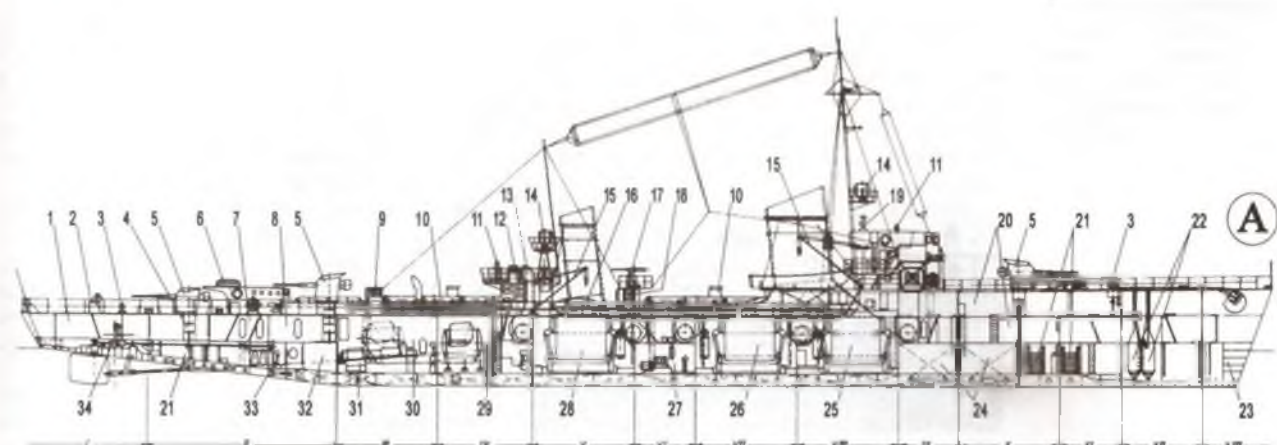
Корпуса миноносцев набирались по продольной системе. Протяженность двойного дна составляла 96% длины корпуса по ватерлинии, причем в пределах машинно-котельных отделений двойное дно плавно переходило в вертикальную переборку, поднимающуюся до верхней палубы. Междудонное пространство использовалось для хранения топлива, масла, питьевой и котельной воды. Нужно отметить, что скопление машинных масел и остатков топлива в пустых отсеках второго дна повышало пожароопасность. Так, в январе 1944 года на миноносце «Ягуар» в течение всего одной недели произошла серия пожаров, вызванных возгоранием топлива в междудонном пространстве (попавшего туда из-за дефекта в трубопроводе) в результате повышенного теплоизлучения нижней части котла.

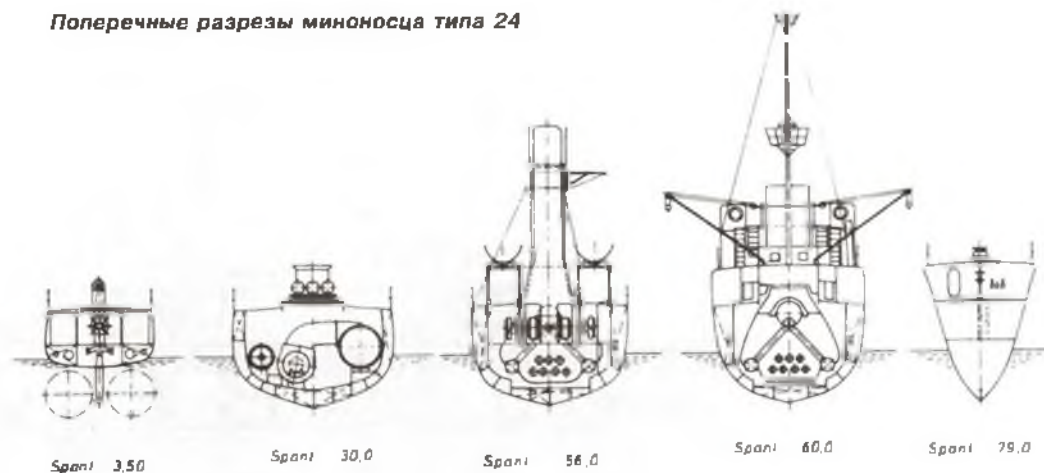
Корабли имели одну сплошную палубу — верхнюю, в носу и в корме имела нижняя палуба, на самом деле являвшаяся платформой. Водонепроницаемые переборки делили корпус на 13 отсеков, нумерация которых в германском флоте традиционно велась от кормы в нос (ахтерпик не нумеровался и фактически являлся четырнадцатым). Все переборки доходили до верхней палубы, а в носовой части, кроме одной, — до палубы полубака. Внутреннее расположение

Миноносец типа 24:

1 — унтер-офицерский кубрик; 2 — тамбур; 3 — шпиль; 4 — подкрепление под орудие; 5 — 105-мм орудия SKC/28; 6 — спасательный плотик; 7 — офицерские каюты; 8 — офицерская кают-компания; 9 — шахта воздухопроводов кормового машинного отделения; 10 — торпедные аппараты; 11 — 2,5-метровые дальномеры; 12 — шахта воздухопроводов носового машинного отделения; 13 — дефлекторная труба котельных вентиляторов; 14 — прожекторы; 15 — кран-балки; 16 — двухвесельный ял; 17 — 20-мм зенитный автомат C/30; 18 — шахта воздухопроводов отделения дизель-генераторов; 19 — визир; 20 — матросские кубрики; 21 — погреб боезапаса; 22 — цепные ящики; 23 — форпик; 24 — топливные цистерны; 25 — котельное отделение №3; 26 — котельное отделение №2; 27 — отделение дизель-генераторов; 28 — котельное отделение №1; 29 — носовое машинное отделение; 30 — кормовое машинное отделение; 31 — редуктор; 32 — отделение турбо-генератора; 33 — рулевая машина; 34 — резервный пост управления; 35 — парусно-гребной катер; 36 — моторный катер; 37 — шахты котельных вентиляторов; 38 — турбина высокого давления; 39 — турбина среднего давления; 40 — конденсатор.

А — продольный разрез; Б — вид сверху; В — палуба полубака; Г — верхняя палуба; Д — нижняя палуба; Е — план трюма





Свинемюнде, конец 1930-х гг. Борт о борт стоят три основные модификации миноносцев типа 23/24: «Мёве» с его характерной «крейсерской» кормой (слева), а также серийные корабли типа 23 (в центре) и типа 24 (справа). Последние имели транцевую корму, но на типе 24 она была существенно шире

обеих серий было идентичным. В первом отсеке на нижней палубе располагался унтер-офицерский кубрик; второй отсек занимали каюты и кают-компания фельдфебелей и офицеров, под ними находились погреба боезапаса и отделение турбогенераторов. Отсеки III и IV занимали машинные отделения; отсеки V, VII и VIII — котельные отделения №1, №2 и №3 соответственно, между ними в VI отсеке размещались дизель-генератор, вспомогательные механизмы и две топливные цистерны. В IX отсеке на верхней и нижней палубах находились служебные и бытовые помещения (пост управления огнем, радиорубка, умываль-

ники команды, лазарет, камбуз), а в трюме — топливная цистерна; аналогичная стояла в X отсеке, только там она делила место с погребом боезапаса, еще один погреб занимал часть отсека XI. Нижняя и верхняя палубы отсеков с X по XII отводились под матросские кубрики; под ними в XII отсеке находился цепной ящик; XIII отсек — форпик.

Осадка миноносцев типа «Мёве» при стандартном, нормальном и полном водоизмещении составляла соответственно 2,81, 3,33 и 3,65 м. У кораблей типа «Вольф» соответствующие значения равнялись 2,83, 3,36 и 3,52 м. Для увеличения осадки на 1 см для «Мёве» требова-





«Гриф» во время испытаний (слева) и после модернизации в начале 1930-х гг. (внизу). Хорошо видны изменения во внешнем виде корабля

лось 5,3 т дополнительной нагрузки, для «Вольфа» — 5,8 т.

Формой корпуса, конфигурацией и расположением надстроек миноносцы типов 23 и 24 несколько различались между собой, а в первой группе, помимо этого, головной «Мёве» отличался от серийных кораблей. В частности, он был на 1,5 м короче (по КВЛ — на 1 м) и, как прототип — Н-145, имел закругленную «крейсерскую» корму. Остальные пять миноносцев «птичьей» серии получили широкую транцевую корму (по-немецки она называлась «Spiegelheck», т.е. «зеркальной») с небольшим завалом бортов. В 1930 г. «Мёве» прошел модернизацию, в ходе которой корму на нем удлинили, изменив ее форму; наибольшая длина при этом возросла до 88,8 м, стандартное водоизмещение — до 898 т. Наконец, в 1940—1941 гг. в ходе ремонта боевых повреждений, вызванных попаданием британской торпеды, «Мёве» получил новую кормовую оконечность, по форме не отличавшуюся от остальных кораблей

серии. Наибольшая длина при этом уменьшилась до 88,22 м. Как оказалось, это дало выигрыш в скорости и улучшило остойчивость.

Первоначально миноносцы типа 23 имели высокую носовую надстройку с сильно выдающимся вперед верхним мостиком. Орудие №2 стояло наверху небольшой кормовой надстройки, а между ней и второй трубой находился запасной ходовой мостик со вторым дальномером. Выходы в море выявили, что высокие надстройки создают значительную парусность, а «верхний вес» приводит к большому размаху качки. Во избежание этого миноносцы подверглись существенным переделкам. Была изменена конфигурация носовой надстройки, уменьшена высота мостика; кормовой мостик перенесли вплотную ко второй трубе, опустив ниже место расположения дальномера. Торпедный аппарат №2 также сместился к носу, что позволило удлинить кормовую надстройку, придав ей характерную форму с «впадиной» в сред-



Кораблестроительные элементы миноносцев довоенной постройки

	Тип 23 *		Тип 24
Водоизмещение, т:			
стандартное	798**	924	933
нормальное	961	982	1028
полное	1213	1290	1320
Размерения, м:			
длина наибольшая	87,0**	89,25	92,6
по ватерлинии	84,7	85,73	89,0
ширина		8,3	8,6
высота борта		5,1	5,2
осадка нормальная/в полном грузу		3,33/3,65	3,36/3,52
Энергетическая установка			
число котлов, тип	3 военно-морского типа (2 двойных и 1 обычный)		3 военно-морского типа (3 двойных)
давление пара, кг/см ²	18,5		18,5
мощность, л.с.	22 100		23 000
мощность электрогенераторов, кВт	75		99
Скорость, уз	32	33	34
Запас топлива максимальный, т	321		338
Дальность плавания, миль (при скорости, уз)	1800 (17)		1997 (17)
Вооружение:			
число орудий x калибр, мм	3x105 (100)		3x105 (120)
(запас снарядов на орудие):	2x20 (2000)		2x20 (2000)
торпедные аппараты x трубы — калибр, мм	2x3 — 500***		2x3 — 500***
мины	30		30
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеры)	120 (4)		120 (4)

Примечания:

* Слева приведены данные головного «Меве», справа — серийных кораблей.

** После проведенной в 1930 г. модернизации стандартное водоизмещение «Меве» составило 898 т, наибольшая длина 88,8 м; после ремонта в 1941 г. наибольшая длина — 88,22 м.

*** С 1931 г. — 2x3 — 533-мм ТА

«Тигер» в штормовом море. Судя по идентификационным маркам на носовом орудии, снимок сделан в период гражданской войны в Испании





ней части, в которой располагалось среднее орудие. Данная конструкция оказалась весьма удачной и впоследствии повторялась в проектах миноносцев типов 39, 40, 41 и эсминцев типа 42.

На кораблях типа «Вольф» перепланировка надстроек и мостиков была сделана еще в ходе строительства. Кроме того, на них были изменены обводы корпуса в кормовой части, форма транца стала более плоской, полубалансирный руль заменен балансирным увеличенной площади. Внешне корабли второй серии отличались меньшей высотой дымовых труб, что придавало им более изящный и стремительный силуэт.

По сравнению с миноносцами периода Первой мировой войны корабли типа «Мёве»/«Вольф» обладали заметно улучшившейся мореходностью. Достаточно высоко оценивалась управляемость и маневренность, правда на малых ходах миноносцы плохо слушались руля. Ситуация еще более ухудшалась по мере расходования топлива из носовых цистерн — уменьшение осадки носом делало корабли склонными к рысканью на курсе (особенно при боковом ветре) и создавало довольно большие амплитуды бортовой качки. Переделка надстроек позволила уменьшить парусность и улучшить остойчивость, о чем свидетельствовала появившаяся порывистость качки.

С началом войны, когда миноносцы заметно «потяжелели», слабость рулевого управления стала особенно заметной и привела к ряду трагических инцидентов. Ни на одном типе боевых кораблей германского флота эта проблема не стояла так остро, как на «хищниках». Для «Леопарда» она стала роковой.



Вооружение

Количественный и качественный состав артиллерии кораблей типа «Мёве» не претерпел изменений по сравнению с прототипом. Как и последние «большие миноносцы» периода мировой войны, они вооружались тремя 105-мм орудиями Utof L/45 в установках LC/16 образца 1916 г. Это орудие имело длинную историю в германском флоте. Созданное в начале века для вооружения крейсеров, впоследствии оно устанавливалось на корабли самых разных классов, в том числе миноносцы и подводные лодки, а во время Первой мировой войны стало использовать в качестве зенитки. Об универсальности артсистемы говорит и ее обозначение (Utof = Uboot-Torpedoboot-Flak).

Орудие имело длину ствола 45 клб и отличалось сравнительно умеренной начальной скоростью снаряда при его довольно большой массе. Заряжание — унитарное, теоретическая скорострельность достигала 15 выстрелов в минуту, но на практике была несколько ниже. В 30-е годы Utof L/45 было приспособлено для использования тех же боеприпасов, что и новое орудие C/32, при этом увеличились начальная скорость снаряда и дальность стрельбы.

**105-мм орудие
Utof L/45 миноносца
«Кондор»**



Установка LC/16 считалась очень удачной, сочетая легкую конструкцию со значительным углом возвышения ствола. На головном «Мёве» орудие №3 первоначально имело легкий противоосколочный щит, два других стояли открыто, но позже носовое орудие также было снабжено щитом. Остальные миноносцы серии имели защитные щиты на орудиях №1 и №3 уже при вступлении в строй.

Миноносцы «эвериной» серии получили на вооружение новые 105-мм орудия SKC/28. Это была первая морская арт-

система, созданная в Германии после окончания Первой мировой войны. Первоначально пушка разрабатывалась как 127-мм 45-калиберная SKC/25, но под воздействием западных держав была перепроектирована под меньший калибр, при этом длина ствола возросла до 55 клб. Результатом стал сильно возросший вес орудия, делавший его тяжеловатым для установок, в которых отсутствовал силовой привод наведения. На этот раз использовался облегченный снаряд с высокой начальной скоростью, обеспечи-



**105-мм орудие SKC/28
на баке миноносца
типа 24**

Характеристики артиллерии

Калибр, мм / длина ствола, клб.	105/45	105/55	105/45	37/83	20/65
Модель	Utof L/45	SK C/28	SK C/32	C/30	C/30
Вес орудия с затвором, кг	1450	3660	1585	243	64
Длина орудия, мм	4725	5760	4740	3074	2253
Длина ствола, мм	---	5431	4400	2960	1300
Число нарезов	---	---	32	16	8
Скорострельность (практ.), в./мин	15	15	15	30	120
Вес унитарного патрона, кг	25,5	24	24,2	2,1	0,320
Вес снаряда, кг	17,4	14,7	15,1	0,742	0,134
Вес разрывного заряда, кг	---	---	3,8	0,365	---
Вес метательного заряда, кг	3,18	3,5	4,4	0,365	0,120
Начальная скорость снаряда, м/с	710	925	780	1000	835
Дальность стрельбы, м	12 700/30°	17 250/30°	15 175/44°	8500/45°	4900/45°
Достигаемость по высоте, м	—	—	10 300/80°	6800/85°	3700/85°
Живучесть ствола, выстр.	---	---	4100	7500	20 000

вавшей значительную дальнотойность. Все три установки снабжались шитами коробчатой формы, только на «Вольфе» и «Ильтисе» первоначально стояли шиты, по форме аналогичные применявшимся на кораблях «птичьей» серии.

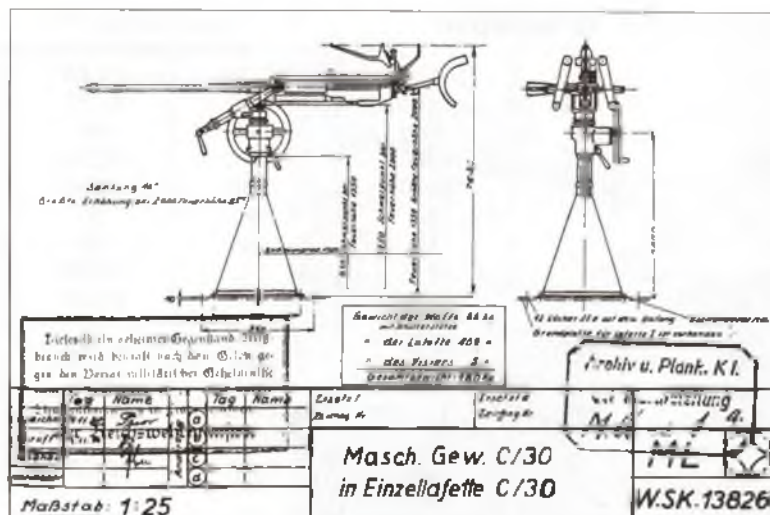
Орудия C/28 не получили распространения в германском флоте, и запас снарядов для них был сделан весьма небольшой. Это стало одной из причин, по которой еще до начала Второй мировой войны миноносцы типа 24 начали перевооружать более совершенными 105-мм/45 орудиями SK C/32. К числу их несомненных достоинств можно отнести высокую техническую надежность, простоту в обслуживании и удиви-

тельную живучесть ствола, превышавшую 4000 выстрелов. С другой стороны, по весу снаряда, дальности стрельбы и скорострельности орудие проигрывало британской 102-мм пушке Mk.XVI, которой вооружались эскортные миноносцы, не говоря уже о более мощных орудиях эсминцев.

В 1934 году на «Леопард» и «Лухс» для испытаний в морских условиях установили новые 127-мм орудия C/34, предназначавшиеся для вооружения новых эскадренных миноносцев. Любопытно, что их первые экземпляры были изготовлены путем рассверливания стволов 105-мм пушек C/28. Дело в том, что созданные в свое время для пушки SKC/25



«Леопард» после перевооружения 127-мм орудиями C/34



стволы, фактически рассчитывались на 127-мм внутренний диаметр и были переделаны в 105-мм за счет утолщения стенок только по требованию англичан. Впоследствии подобным образом перевооружался «Ягуар». К началу Второй мировой войны на корабли вернули стандартный состав артиллерии.

Зенитное вооружение на миноносцах в момент ввода в строй отсутствовало (хотя место и масса под него резервировались), но в 1934—1936 гг. все корабли были вооружены парой 20-мм автоматов C/30. Их монтировали на небольшой площадке над кожухом вентиляторов перед второй дымовой трубой, где раньше находился компас.

Торпедное вооружение миноносцев количественно соответствовало кораблям поздней военной постройки, но впервые в германском флоте на них были применены трехтрубные 500-мм торпедные аппараты. В них использовались торпеды G7, разработанные еще в 1910 году.* Торпеда имела длину 7,02 м; общую массу 1365 кг; заряд в 195 кг гексанита; два режима хода — 4000 м на 37 узлах и 9300 м на 27 уз. В качестве топлива вместо привычного керосина использовался декагидронафталин (декалин).

500-мм калибр торпед на момент появления «хищников» уже считался не удовлетворяющим требованиям, прежде всего из-за слабого БЗО, но в 1930 г. на вооружение были приняты более совершенные

* Маркировка германских торпед включала калибр (F — 450 мм, G — 500 или 533 мм, H — 600 мм), длину (в полных метрах) и тип двигателя (a — парогазовый, e — электрический, u — на перексиде водорода); модификации обозначались буквой T с цифрой.

533-мм торпеды G7a. В следующем году ими были перевооружены все миноносцы.

Торпеда G7a являлась мощным оружием — ее боевая часть включала 280 кг TNT или гексанита. Общая масса торпеды составляла 1528 кг, длина — 7,186 м. Существовало три режима хода: 6000 м на 44 узлах, 8000 м на 40 уз или 14000 м на 30 уз. Глубина хода могла варьироваться в широком диапазоне — от 1 до 52 м с шагом 1 м. Торпеда снабжалась комбинированным контактно-несконтактным (индукционным) взрывателем.

Для управления огнем служили два 2,5-метровых дальномера, располагавшихся на носовом и кормовом мостиках. Данные с них поступали в пост управления огнем, располагавшийся в IX отсеке, правда, данных о составе находившихся там приборов в литературе найти не удалось. Зенитные автоматы обеспечивались ручными 70-см дальномерами. Достоверные сведения о системе управления торпедной стрельбой в литературе также отсутствуют.

Как большинство немецких надводных кораблей, миноносцы обоих типов оборудовались стационарными минными рельсами и могли принимать на борт до 30 мин. Примерно в 1935—1936 гг. они были оснащены тральным оборудованием (две кран-балки с параван-тралами), при этом на «Мёве» была расширена палуба юта.

Энергетическая установка

В 20-е годы единственным типом силовой установки, приемлемым для быстроходных кораблей среднего водоизмещения, во всем мире считалась паровая турбина с зубчатой передачей. Поэтому выбора у конструкторов германских миноносцев фактически не было. Правда, фирма MAN предлагала высокооборотные 12-цилиндровые дизели, но флотское командование благоразумно отказалось от неопробованного новшества.

Во внедрении корабельных паротурбинных установок в первые десятилетия XX века Германия занимала одно из лидирующих мест, «на полшага» отставая от Великобритании и опережая большинство других стран. Первым из германских миноносцев паровые турбины в 1903 году получил S-125, а начиная с кораблей программы 1908 г. (годовой V-162) они окончательно вытеснили паровые машины. Дальнейшие работы шли в направлении улучшения экономичности паротурбинных установок: были оптимизированы гребные винты, усовершенствованы форсунки и воздухоподводящие



На испытаниях самый быстроходный корабль серии — «Зееадлер» — развил скорость 33,69 уз при мощности машин 24 829 л.с., тогда как «Альбатрос» показал всего 31,75 уз. Средняя скорость для всей серии составила 32,65 уз.

Энергетическая установка типа «Вольф» в целом осталась прежней, только котлы имели повышенную производительность, поскольку котел в носовом КО был заменен двойным и площадь поверхности нагрева возросла до 2487 м². «Вольф» и «Леопард» оснащались турбинами швейцарской фирмы «Браун-Бовери», «Ильтис» и «Тигер» — «Вулкан», «Ягуар» и «Лухс» — «Шихау». Номинально мощность силовой установки осталась прежней, но реально возросла, что вкупе с улучшенной формой корпуса обеспечило кораблям более высокую скорость. На испытаниях лучшими оказались миноносцы со швейцарскими механизмами: «Вольф» показал 36,36 уз при мощности турбин 27 145 л.с., а «Леопард» — 35,425 уз при мощности 28 265 л.с. Самым тихоходным оказался «Ягуар» с результатом 32,94 уз. Средняя мощность и скорость по результатам испытаний всей серии составили соответственно 25 160 л.с. и 34,6 уз.

Обе серии оснащались трехлопастными винтами диаметром 2,5 м, позже уменьшенным до 2,35 м. Номинальная частота вращения гребных валов у типа 23 составляла 500 об/мин (на испытани-

устройства, введен сопловый клапан экономического хода. На эсминцах постройки «Блом унд Фосс» были установлены турбины крейсерского хода с зубчатой передачей, а фирма «Вулкан» применила в силовых установках своих кораблей в степени экономического хода за счет удешевления турбин. Наконец, миноносцы, заказанные по мобилизационной программе 1918 г. (серии V-170, S-178, H-186), должны были получить турбины с полной зубчатой передачей.

О прогрессе немецкой корабельной энергетики можно судить по следующим цифрам. Если удельный вес силовых установок миноносцев, построенных в начале 1890-х годов, составлял примерно 10 кг/л.с., то у первых турбинных он сократился до 40 кг/л.с., а у кораблей, находящихся в постройке к 1918 году достиг уровня 20 кг/л.с.

Эксплуатация турбин с зубчатой передачей началась лишь в конце Первой мировой войны и в силу своей непродолжительности не дала необходимого опыта. Таким образом, осталась потребность в проведении экспериментов с различными типами турбозубчатых агрегатов. В результате на шести миноносцах первой послевоенной серии стояло четыре типа ТЗА: на «Мёве» — фирмы «Блом унд Фосс», на «Грайфе» и «Фальке» — «Вулкан», на «Альбатросе» и «Кондоре» — «Шихау», на «Зееадлере» — «Германия». Все ТЗА были одноступенчатыми и имели номинальную мощность 23 000 л.с., что должно было обеспечить 33-узловую скорость полного хода. Агрегаты конструкции «Блом унд Фосс» оказались неудачными, поэтому характеристики головного «Мёве» отличались в меньшую сторону: 22 100 л.с. и 32 узла. Турбины располагались в собственных отсеках (носовая работала на правый вал, кормовая — на левый), однако оба редуктора помещались в кормовом МО.

Пар для турбин вырабатывали котлы стандартного военно-морского типа, представлявшего собой слегка модернизированный тип Шульца. Параметры установок были довольно консервативными (рабочее давление составляло 18,5 атм., что было несколько ниже, чем у последних миноносцев военной постройки), зато они зарекомендовали себя весьма надежными. Корабли типа 23, как и прототип, имели по одному обычному и два двойных котла. Первый размещался в носовом КО, что было вызвано конфигурацией корпуса. Общая площадь поверхности нагрева составляла 2241 м².

ях — до 521), у типа 24 была увеличена до 510 об/мин.

Запас топлива размещался в отсеках второго дна, бортовых цистернах и двух больших цистернах в IX и X отсеках. Его полная величина у миноносцев типа «Мёве» составляла 321 т (при нормальном водоизмещении — 150 т),* что по расчетам должно было обеспечить дальность плавания 2000 миль 20-узловым ходом или 3600 миль 17-узловым. На кораблях типа «Вольф» запас топлива был доведен до 338 т; расчетная дальность должна была достичь 2200 (20) или 3900 (17) миль. В действительности все оказалось гораздо хуже. Нужно заметить, что неоправданно оптимистичные расчеты дальности были вообще характерны для немецких конструкторов (наиболее показательна история эсминцев типа «Маасс»). На послужившем прототипом для «птичьей» серии миноносце Н-145 запас топлива был рассчитан на обеспечение дальности плавания в 2300 миль на 17 узлах, однако реально он мог пройти не более 1500 миль 15-узловым или 2000 миль 12-узловым ходом. Не избежали той же участи корабли типа 23 и 24, фактическая дальность плавания которых оказалась почти вдвое ниже и составила соответственно 1800 и 2000 миль на 17 узлах. Впоследствии емкость цистерн была увеличена (до 340 т на типе 23 и до 380 т на типе 24), но прибавка к дальности оказалась весьма незначительной.

Судовые системы

Электроэнергией миноносцы типа «Мёве» обеспечивались двумя турбо- и одним дизель-генераторами. Их общая мощность составляла 75 кВт, напряжение электрической сети 115 В постоян-

ного тока. На кораблях типа «Вольф» устанавливалось по одному турбо- и два дизель-генератора, общая мощность увеличилась до 99 кВт, напряжение сети 120 В.

Как и большинство других кораблей немецкой постройки, миноносцы отличались развитой водоотливной системой. Она была устроена по типу отдельных автономных станций и включала 7 эжекторов и 3 трюмных помпы. При необходимости к ним могли подключаться два циркуляционных насоса главных конденсаторов — в этом случае общая производительность составляла 1714 м³ в час, что в 1,5 раза превышало собственное водоизмещение кораблей.

Штатный состав спасательных средств включал моторный катер, парусно-гребной катер и двухвесельный тузик (динти). Первоначально на типе 23 шлюпки располагались в районе второй трубы, для их спуска и подъема служила стрела, опиравшаяся пяткой в грот-мачту; в ходе первой модернизации шлюпки переместились к срезу полубака, где для них были смонтированы индивидуальные кран-балки; тузик крепился на палубе по правому борту в районе второй трубы. В годы войны миноносцы оснащались дополнительными спасательными плотиками.

Экипаж

Экипаж миноносцев по штату состоял из 4 офицеров и 116 унтер-офицеров и матросов. Впоследствии в связи с усилением зенитного вооружения число матросов возросло до 123—125 человек. При использовании в роли флагмана соединения на борт дополнительно принималось 5 офицеров и 25 унтер-офицеров и матросов. На «Ягуаре» в период его службы в роли учебно-артиллерийского корабля (июль 1937 — апрель 1939 гг.) находилось 3 офицера и 120 матросов; на «Зееадлере» при использовании в качестве опытового судна — соответственно 4 и 113.

Бытовые условия на миноносцах типа «Мёве»—«Вольф» отвечали стандартам кайзеровского флота. Для офицеров предназначались одноместные каюты и кают-компания, а также располагавшийся в кормовой надстройке санузел с ванной. Практически такими же были помещения фельдфебелей. Унтер-офицерский кубрик располагался в I отсеке, матросы размещались в четырех больших кубриках в носовой части, причем практически на весь экипаж был обеспечен стационарными двухъярусными койками.



«Черная вахта».
Морякам электромеханического дивизиона миноносцев нести вахты в море было особенно тяжело. Надпись на люке: «Никакого естественного освещения»

* В данном случае имеются в виду условные метрические тонны: 1 т соответствует объему 1 м³.

«Зееадлер» в темной окраске вскоре после вступления в строй



Окраска
 Схема окраски кораблей германского флота в 20-е — 30-е годы в общих чертах базировалась на спецификации 1896 года (так называемая схема 50/51). Корпус выше ватерлинии окрашивался в темно-серый цвет (Dunkelgrau 51), надстройки — в светло-серый (Hellgrau 50), козырьки дымовых труб были черными, ватерлиния — серой (Grau 23a/23b), палубы — темно-серого, почти черного цвета (Teerfirnis Tf 99), для подводной части использовалось четыре оттенка красного. Мостики покрывались коричневым линолеумом. Судя по фотографиям, надстройки, щиты орудий и особенно дымовые трубы зачастую окрашивались в очень светлый,

почти белый цвет, хотя возможно, что это особенности фотосъемки кораблей при ярком солнечном свете.

Эксперименты с камуфляжной окраской проводились в германском флоте в ходе маневров с конца 20-х годов, в том числе и на миноносцах типа «Мёве». В частности, «Зееадлер» в 1927—1928 гг. был окрашен в бутылочно-зеленый цвет (Flaschengrün), а «Грайф» — в различные оттенки серого. В середине 30-х часть миноносцев имела матово-черную окраску, подобно кораблям периода Первой мировой войны, но с 1935 г. повсеместно вернулись к схеме 50/51.

В годы Второй мировой для миноносцев, действовавших в водах Западной Европы, камуфляж стал весьма актуаль-



«Зееадлер» после модернизации, конец 1935 г. Корабль окрашен по схеме 50/51, причем дымовые трубы выглядят светлее остальных частей корабля

**«Ягуар» у борта миноносца типа 1935
в одном из французских портов, 1940 г.
Оба корабля несут элементы камуфляжа
на корпусе и надстройках**



ным. К сожалению, документов на этот счет не сохранилось, поэтому основная масса суждений насчет камуфляжной окраски германских кораблей основана на фотоснимках военного времени. Обычно поверх стандартной окраски наносились темно-серые, черные полосы или клинья, иногда (например, на «Мёве» и

«Фальке») камуфляж был более контрастным. На «Ильтисе» в 1942 г. была опробована необычная схема окраски, заключающаяся в беспорядочном чередовании серых, серо-голубых и черных полос и пятен.

В течение всего периода службы миноносцы не имели тактических номеров. Вместо них на борт в носовой части наносились двухбуквенные кодовые обозначения, одновременно являвшиеся позывными кораблей. С началом войны они были закрашены (приказ от 7 ноября 1939 г.). В период частых визитов в испанские воды во время гражданской войны на щиты орудий наносились знаки национальной принадлежности — вертикальные красно-бело-черные полосы. В годы Второй мировой войны для опознавания кораблей с воздуха на палубе в носовой части рисовались белые круги со свастикой.



**«Фальке» в камуфляжной окраске,
1942 — 1943 гг.**

Военные модернизации

С началом войны в состав вооружения в обязательном порядке стали входить 10—20 глубинных бомб типа WBF. Правда, сведений о наличии на миноносцах гидроакустических средств авторам обнаружить не удалось. В 1940 г. остававшиеся в строю корабли получили размагничивающие обмотки типа MES.

Основные изменения же в характеристиках и внешнем облике миноносцев типа 23/24 на протяжении военных лет были связаны с усилением зенитного вооружения. С 1940 года на передней оконечности кормовой надстройки (над орудием №2) устанавливался третий 20-мм автомат С/30 на круговой площадке. Миноносцы типа «Вольф» получили также дополнительный 20-мм автомат перед носовой надстройкой. В 1942 г. на усиленных кораблях удобное место на кормовой надстройке было отдано под четвертый 20-мм автомат LC/38 «Фирлинг» (Flak 35); находившийся там одиночный автомат переместили на кормовой мостик вместо снятого дальнометра. Только на «Фальке» и «Зееадлере» «фирлинг» устанавливался не на кор-

мовой надстройке, а на месте дальнометра. Тем самым общее число 20-мм автоматов на миноносцах типа 23 достигло семи, типа 24 — восьми. Для компенсации возросшего веса был демонтирован прожектор с грот-мачты. Однако «Ильтис» вместо 20-мм автоматов на полубаке и кормовой надстройке нес более мощные 37-мм, но «фирлинга» не имел.

Торпедное вооружение в годы войны не претерпевало изменений. С кораблей типа 23/24, в отличие от их более молодых «собратьев», торпедные аппараты не снимались.

В течение 1943 г. на «Мёве», «Грайфе», «Ягуаре» (про «Кондор» и «Фальке» нельзя сказать с полной уверенностью) на фок-мачтах появились фиксированные антенны станции радиотехнической разведки (РТР)* FuMB-4 «Суматра», а в 1944 г. были установлены радары FuMO-63 «Хохентвайль-К»: их антенны заменили прожекторы на фок- и грот-мачтах (последнюю укрепили наклонными подпорами). Для снижения верхнего веса у миноносцев типа 23 срезали дымовые трубы.

Общая оценка проекта

Первые послевоенные немецкие миноносные корабли строились в условиях жестких Версальских ограничений. Фактически, они создавались как эсминцы. Но договорные рамки не позволили им стать в один ряд с создававшимися одновременно кораблями других ведущих морских держав, даже несмотря на то, что 800-тонный лимит был превышен на 15%. Это понимали и сами немцы. Корабельный инженер В. Хадерер еще в середине 30-х годов писал: «Хотя и удалось, посредством всех научно-технических достижений, добиться максимальной боевой ценности кораблей типов «Мёве» и «Вольф», все же остается неоспоримым, что они во всех отношениях уступают современным им эсминцам других держав. Их значение для германского флота заключается не в их качествах, а в том, что проектирование и постройка двенадцати миноносцев дали ценную возможность не отстать от зарубежных достижений в накоплении опыта постройки современных боевых кораблей, их механизмов и вооружения».

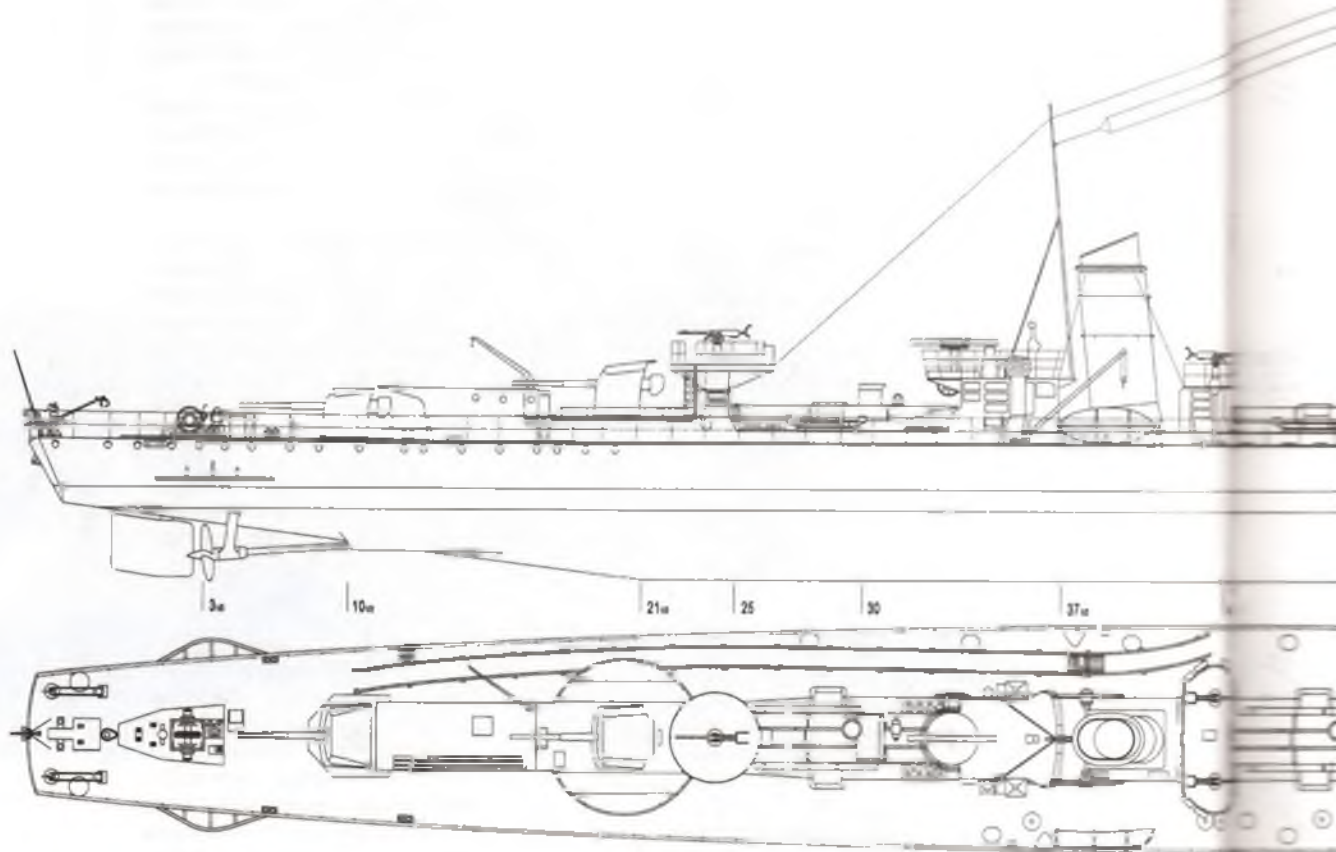
Чтобы определить, насколько эффективно немцы распорядились имеющимся водоизмещением, достаточно сравнить «Мёве» и «Вольф» с зарубежными

кораблями аналогичной «весовой категории» — например, британскими эсминцами типа «S», шведским «Эреншёльдом» и итальянским «Куртатоне».

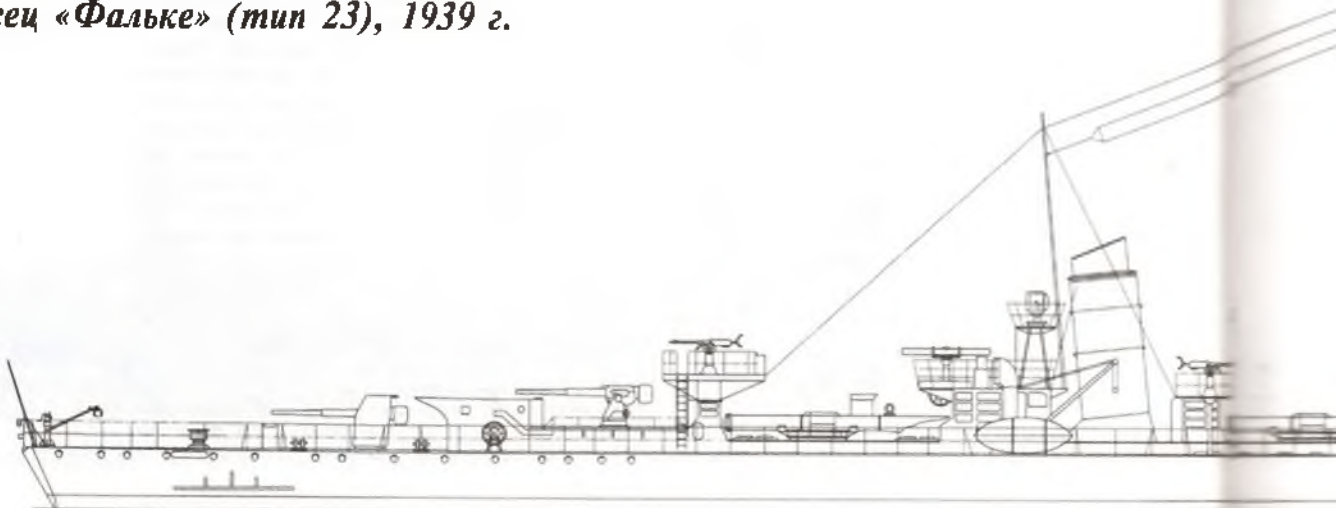
По вооружению лишь шведский эсминец безусловно превосходит немецкие корабли за счет применения артиллерии более крупного калибра, а робкая попытка заменить их на 127-мм при строительстве второй серии была пресечена англичанами. Опыт перевооружения «Леопарда», «Лухса» и «Ягуара» показал, что миноносцы вполне могли нести такие орудия, хотя присутствие на них двух постов управления огнем для трех установок вряд ли можно признать оправданным. В то же время наличие двух трехтрубных торпедных аппаратов 533-мм калибра оставляло позади всех конкурентов, кроме тех же шведов. Противовоздушное

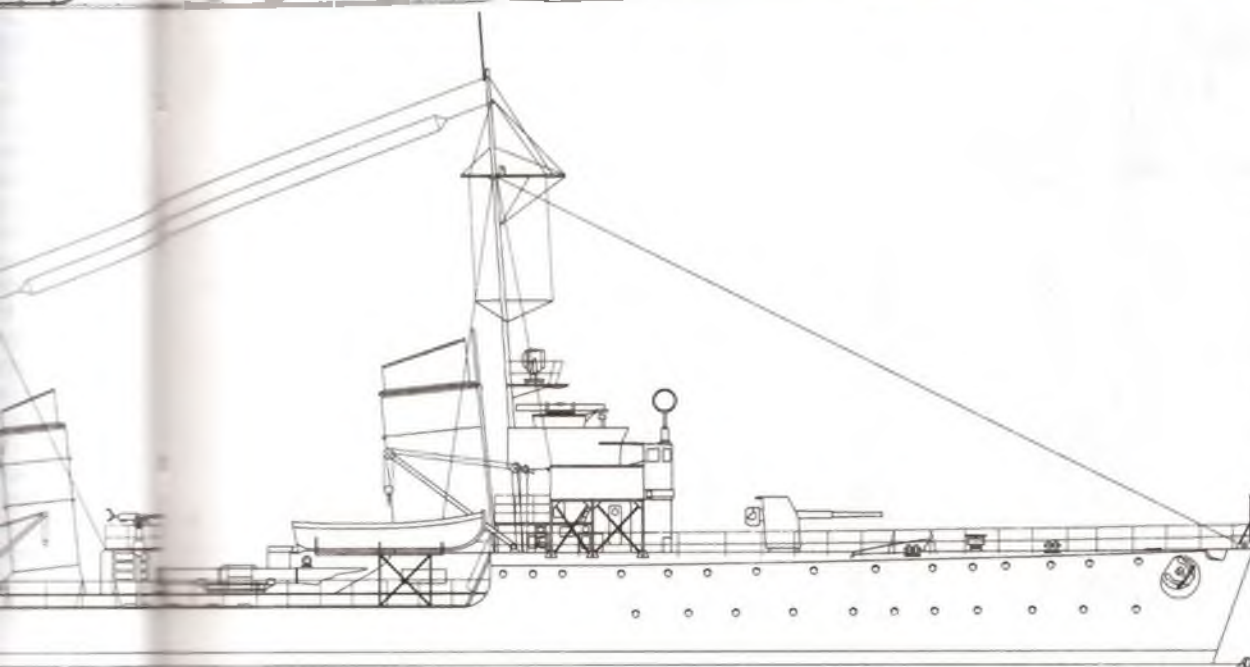
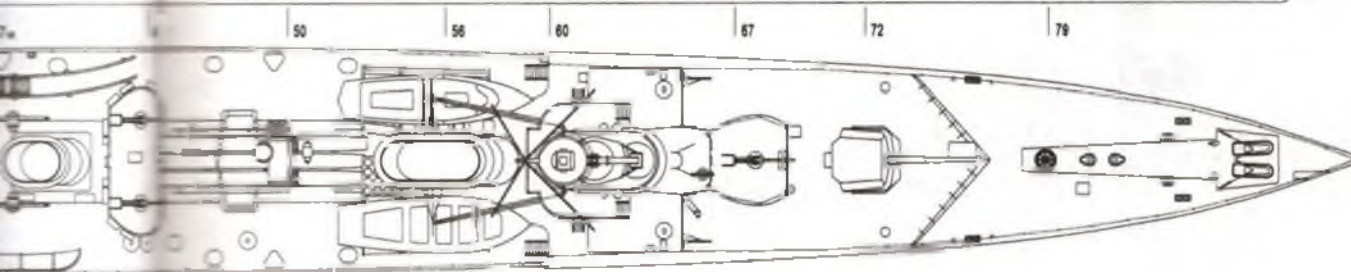
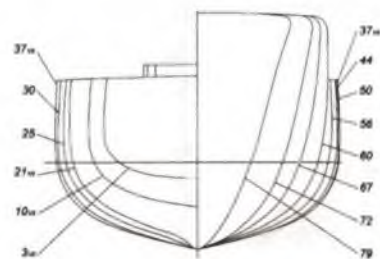
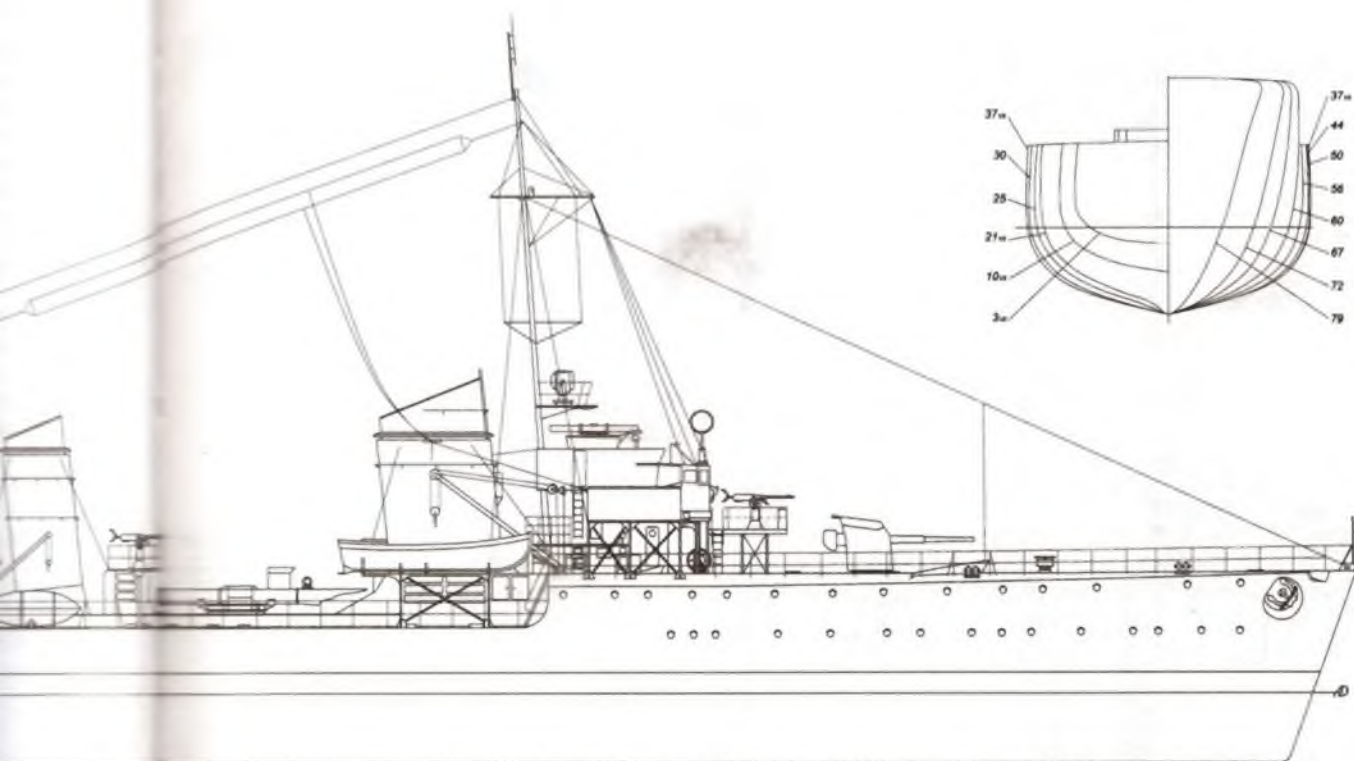
* В литературе их также часто называют пассивными радиолокационными детекторами, что является «калькой» с английского термина.

Миноносец «Вольф» (тип 24), 1941 г.



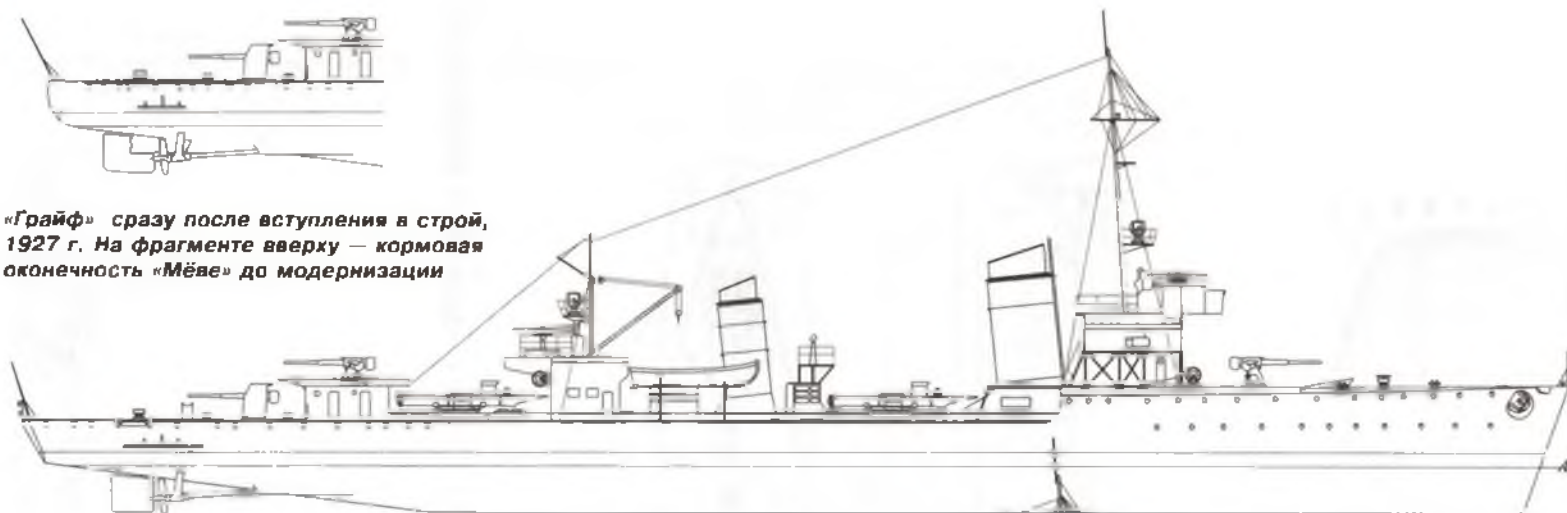
Миноносец «Фальке» (тип 23), 1939 г.



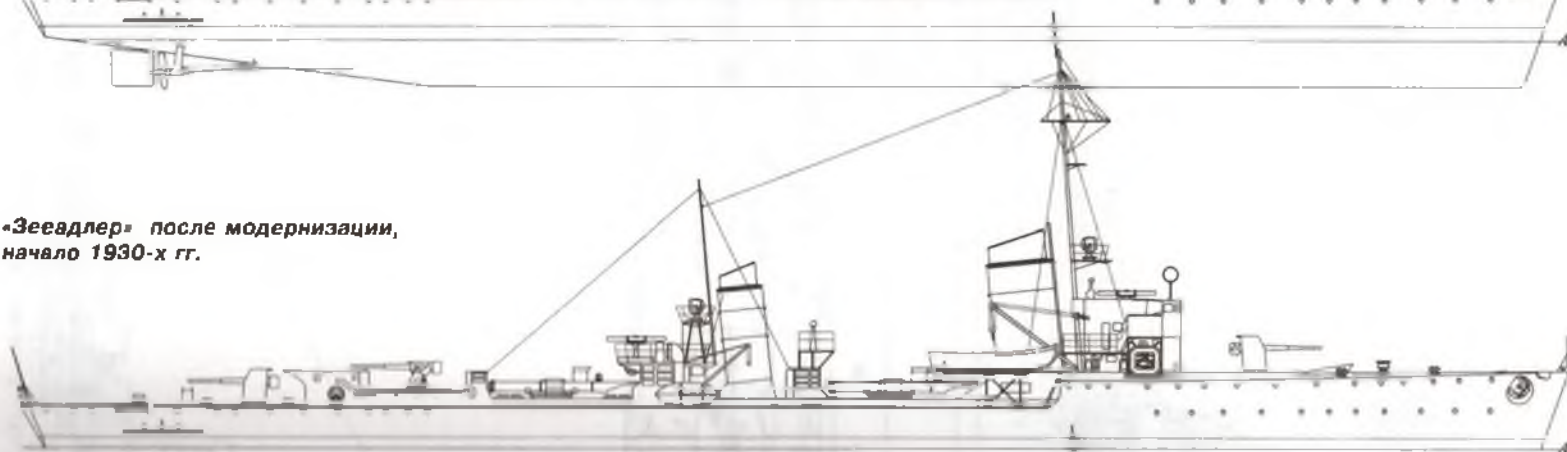




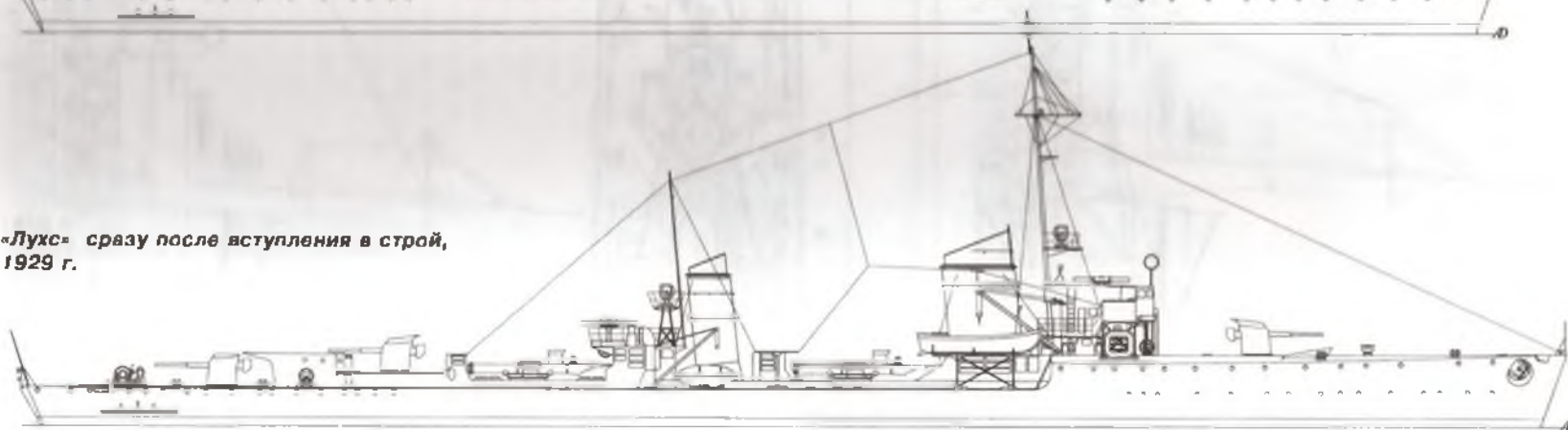
«Грайф» сразу после вступления в строй, 1927 г. На фрагменте вверху — кормовая оконечность «Мёве» до модернизации



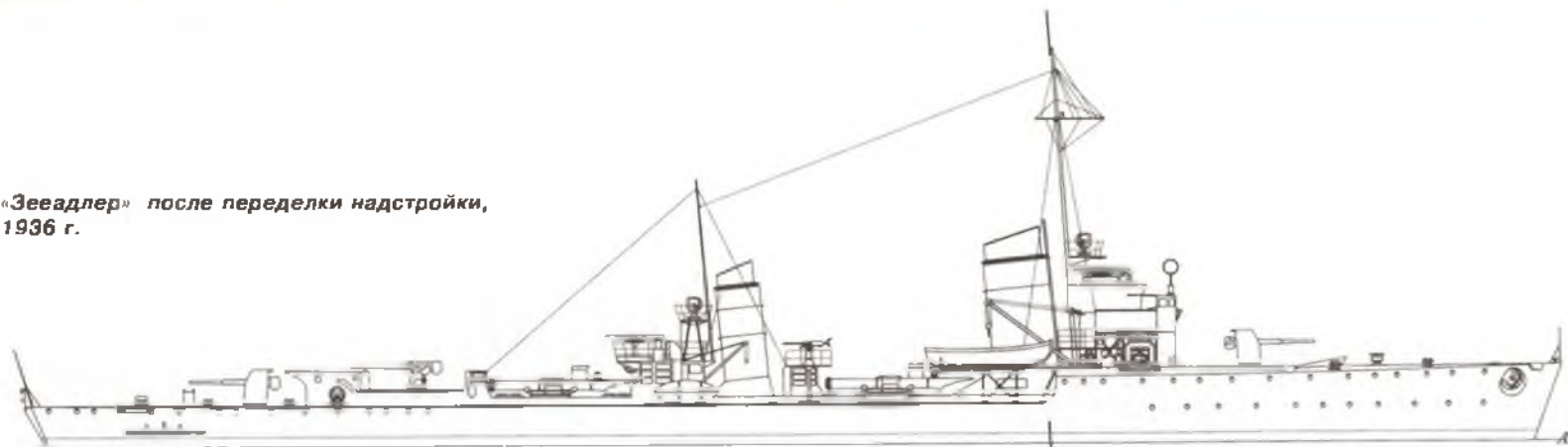
«Зееадлер» после модернизации, начало 1930-х гг.



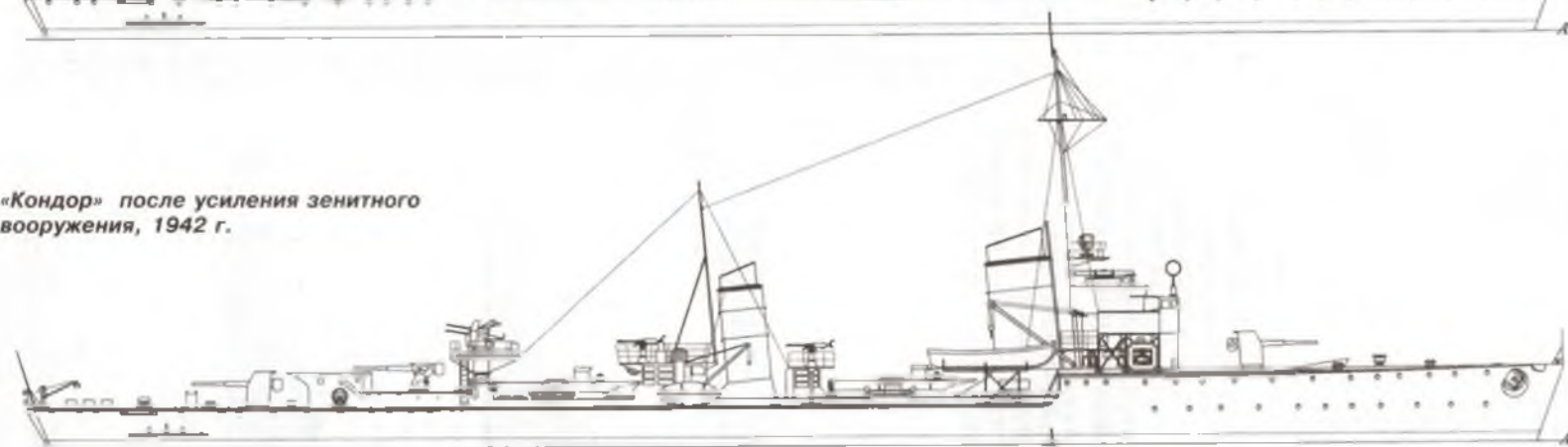
«Лухс» сразу после вступления в строй, 1929 г.



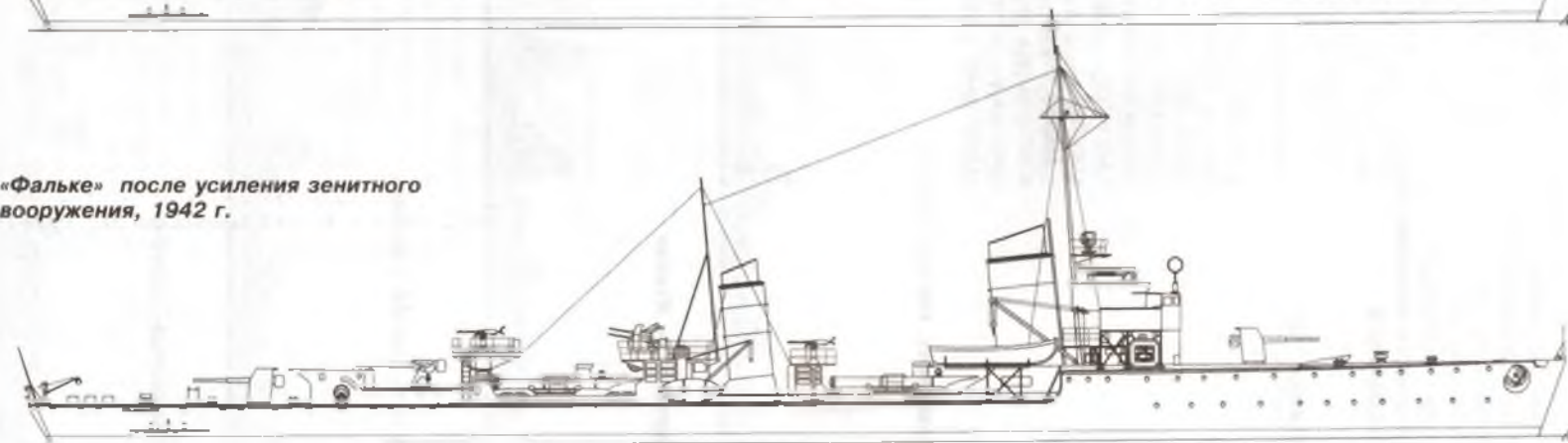
«Зееадлер» после переделки надстройки,
1936 г.



«Кондор» после усиления зенитного
вооружения, 1942 г.



«Фальке» после усиления зенитного
вооружения, 1942 г.



Сравнительные характеристики миноносцев — современников типа 23

	Тип 23	Тип «S»	«Ehrenskjold»	«Curtatone»
Годы постройки	1925—1928	1917—1924	1927—1930	1920—1922
Водоизмещение, т	924/1290	905/1220	974/1050	876/1210
Мощность, л.с.	23 000	27 000	24 000	22 000
Скорость, уз	33	36	36	32
Запас топлива, т	321	301	150	153
Дальность плавания, миль	1800 (17)	2750 (15)	1600 (20)	2200 (15)
Вооружение	3 — 105-мм 2 — 20-мм 2х3 — 533-мм ТА	3 — 102-мм 1 — 40-мм 2х2 — 533-мм ТА	3 — 120-мм 2 — 40-мм 2х3 — 533-мм ТА	2х2 — 102-мм 2 — 76-мм 2х3 — 450-мм ТА
Экипаж, чел	120	90	119	117

вооружение изначально было весьма слабым, а противолодочное отсутствовало вовсе, что, впрочем, полностью соответствовало заданию на проектирование, предусматривавшему создание малого ударного торпедно-артиллерийского корабля.

Целая серия замечаний традиционно адресовалась мореходным и эксплуатационным качествам. От прототипа «хищники» унаследовали типичный для

кайзеровского флота низкий борт и ограниченную мореходность, явно проигрывая по этому показателю британскому коллеге. Но самым слабым их местом была энергетическая установка. Низкие параметры пара предопределили невысокую агрегатную мощность и плохую экономичность. По скорости они уступали большинству современников. Тип «S» при примерно том же запасе топлива обладал почти в 1,5 раза большей дальностью плавания, а шведский и итальянский корабли при схожей дальности требовали вдвое меньше топлива. При всем этом, немецкие миноносцы имели довольно большой экипаж и, соответственно, не самые лучшие бытовые условия.

Тем не менее, несмотря на неизбежные мелкие недостатки, корабли типа 23/24 оставили заметный след в истории германского флота. По сравнению с последующими проектами (тип 35/37) они имели намного более мощное вооружение и зарекомендовали себя как весьма неприхотливые и надежные в эксплуатации. Благодаря этим качествам «хищники» стали настоящей кузницей кадров будущего Кригсмарине и учебным полигоном для проверки новых тактических идей. С началом войны миноносцы типа 23/24 активно включились в проводимые флотом операции, причем именно в том амплуа, для которого они и строились. Это продолжалось примерно до середины войны, когда англичане настолько качественно и количественно нарастили свои силы, действовавшие в «узких морях», что лишили своих противников любых шансов на успех. Поскольку до того миноносцы успели принять участие во многих знаменательных событиях, трудно не согласиться с оценкой известного британского историка Майкла Уитли: «Представители германского флота не имели причин сожалеть о постройке этих кораблей».

«Трайсиан», тип «S», Англия



«Куртатоне», Италия



«Ягуар», тип 24, Германия



«Эреншельд», Швеция



МИНОНОСЦЫ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Типы 1935 и 1937

Проектирование и постройка

После прихода к власти нацистов усилия кораблестроителей были сосредоточены на создании полноценных эсминцев, а также торпедных катеров («шнелльботов»), предназначенных для действий в прибрежных водах. Плавное развитие миноносцев было прервано на шесть лет, пока не начались работы над кораблями типа 1935. Подразумевалось, что они будут меньше не только проектировавшихся в то время эсминцев типа 34, но и представителей типа 23/24. Задание на разработку проекта формировалось под влиянием опыта применения малых миноносцев типа «А», действовавших у побережья Фландрии в годы Первой мировой войны.

Первые конструкторские проработки относились к 1934 году, когда появился проект малого эсминца водоизмещением около 1000 т, вооруженного двумя спаренными 105-мм универсальными орудиями. Проект был отклонен лично адмиралом Э. Редером. На то были причины: во-первых, значительная высота осциллографов орудий, необходимая для эффективного ведения зенитного огня, но усложнявшая зарядание при стрельбе по надводным целям; во-вторых, масса такой установки почти вдвое превышала массу одинарного 127-мм орудия со щитом (25 тонн против 13). Кроме того, взятый руководством Кригсмарине курс на превосходство отдельно взятой боевой единицы над аналогичными кораблями вероятного противника (под которым подразумевались в первую очередь Франция, Польша и Советский Союз) ставил под сомнение саму концепцию малого эсминца для закрытых театров.

Назначение же новых миноносцев определялось совсем иным. Будущий корабль представлялся не более чем быстрходным носителем торпедного оружия. «Шнелльботы» виделись идеальным инструментом войны в прибрежных водах, но для центральной части Балтики и Северного моря их мореходность считалась недостаточной. Миноносцы же должны были совмещать хорошие мореходные качества с низким силуэтом и высокой скоростью хода, необходимыми

для ночных торпедных атак. Иными словами, они должны были стать своего рода торпедными катерами дальнего действия. В свете этих задач артиллерийскому вооружению отводилась явно второстепенная роль.

В марте 1935 г. были сформулированы требования к проекту миноносца водоизмещением 600 т. Последняя цифра определялась Лондонским морским договором 1930 г., условия которого Германия обязалась соблюдать, подписывая соглашение по военно-морским вооружениям с Великобританией. Условия технического задания состояли в следующем:

- 1) максимально высокая скорость (до 40 уз), дальность плавания 3000 миль 20-узловым ходом;
- 2) хорошие мореходные качества, значительная высота борта в носовой части, крепкий корпус и продуманное деление на отсеки;
- 3) низкий силуэт, как у торпедных катеров;
- 4) трехтрубный торпедный аппарат калибра 533 мм без запасных торпед с простой системой управления стрельбой;
- 5) два 88-мм неуниверсальных орудия;
- 6) по возможности, две спаренных 37-мм зенитки и два 20-мм автомата;
- 7) оборудование для постановки дымовых завес, глубинные бомбы и усиленный форштевень для возможности тарана подводных лодок.

Работы над проектом велись под руководством главного конструктора Г. Витте и тянулись около года. Удовлетворить все пожелания при столь малом водоизмещении не представлялось возможным. Чрезвычайно жесткие требования к скорости потребовали применения силовой установки с высокими параметрами пара — более высокими, чем на эсминцах типа 1934 (впрочем, времени на ее разработку уже не оставалось). Командующий разведывательными силами высказывался за снижение скорости до 35—36 узлов и установки благодаря этому двух 105-мм орудий, однако командование флота отдавало приоритет именно скорости, считая ее залогом успеха торпедных атак. Число торпедных аппаратов было удвоено за

Корабль	Строитель	Стапельный номер	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
Тип 1935						
T-1	«Шихау», Эльбинг	S1380	16.11.1935	14.11.1936	17.2.1938	1.12.1939
T-2	«Шихау», Эльбинг	S1381	16.11.1935	14.11.1936	7.4.1938	2.12.1939
T-3	«Шихау», Эльбинг	S1382	16.11.1935	14.11.1936	23.6.1938	3.2.1940
T-4	«Шихау», Эльбинг	S1383	16.11.1935	29.12.1936	15.9.1938	27.5.1940
T-5	«Дешимаг», Бремен	W934	15.1.1936	30.12.1936	22.11.1937	23.1.1940
T-6	«Дешимаг», Бремен	W935	15.1.1936	3.1.1937	16.12.1937	30.4.1940
T-7	«Дешимаг», Бремен	W936	15.1.1936	20.8.1937	18.6.1938	20.12.1939
T-8	«Дешимаг», Бремен	W937	15.1.1936	28.8.1937	10.8.1938	8.10.1939
T-9	«Шихау», Эльбинг	S1393	29.6.1936	24.11.1936	3.11.1938	4.7.1940
T-10	«Шихау», Эльбинг	S1394	29.6.1936	24.11.1936	19.1.1939	5.8.1940
T-11	«Дешимаг», Бремен	W938	29.6.1936	1.7.1938	1.3.1939	24.5.1940
T-12	«Дешимаг», Бремен	W939	29.6.1936	20.8.1938	12.4.1939	3.7.1940
Тип 1937						
T-13	«Шихау», Эльбинг	S1401	18.9.1937	26.9.1938	15.6.1939	31.5.1941
T-14	«Шихау», Эльбинг	S1402	18.9.1937	5.11.1938	20.7.1939	14.6.1941
T-15	«Шихау», Эльбинг	S1403	18.9.1937	3.1.1939	16.9.1939	26.6.1941
T-16	«Шихау», Эльбинг	S1404	18.9.1937	1.2.1939	20.11.1939	24.7.1941
T-17	«Шихау», Эльбинг	S1405	18.9.1937	24.6.1939	13.3.1940	28.8.1941
T-18	«Шихау», Эльбинг	S1406	18.9.1937	27.7.1939	1.6.1940	22.11.1941
T-19	«Шихау», Эльбинг	S1446	5.10.1938	23.9.1939	20.7.1940	18.12.1941
T-20	«Шихау», Эльбинг	S1447	5.10.1938	28.11.1939	12.9.1940	5.6.1942
T-21	«Шихау», Эльбинг	S1448	5.10.1938	27.3.1940	2.11.1940	11.7.1942

Три миноносца типа 1935 в достройке, зима 1939/1940 гг.

счет уменьшения количества 37-мм автоматов до одного. Таким и стал окончательный вариант проекта миноносца, условно обозначенный как «тип 1935».

16 ноября 1935 г. фирме «Шихау» (Эльбинг, Восточная Пруссия) и концерну «Дешимаг» (Бремен) было заказано по четыре корабля типа 1935, а в июне сле-

дующего года — еще по два; вся серия состояла из двенадцати единиц. Первые четыре миноносца «Шихау» в сумме стоили 35,16 млн. рейхсмарок, четверка «Дешимага» оказалась на 4 млн. дешевле; стоимость дополнительных пар составляла соответственно 17 579 и 15 579 тыс. рейхсмарок. В отличие от своих предше-



ственников, новые корабли вместо именных получили номерные обозначения Т-1 — Т-12. Из-за чрезмерной загруженности верфей другими заказами постройка шла медленно. До конца 1937 г. на воду было спущено всего два корпуса, и ни один из миноносцев не успел войти в строй к началу войны. Головным кораблем серии стал Т-8, поднявший флаг 8 октября 1939 г. Первые же выходы в море выявили недостаточную мореходность и неудачную конструкцию мостика. Устранение этих недостатков отняло массу сил и времени, не позволяя кораблям приступить к активным действиям до конца 1940 года.

Несмотря на очевидные недостатки миноносцев типа 1935, их конструкция была положена в основу нового проекта. Основные изменения были связаны с внутренним расположением и упрощением технологии постройки.

Предполагалось, что серия будет состоять из 18 единиц. Заказ на первые шесть миноносцев (Т-13 — Т-18) был выдан в сентябре 1937 г., еще на

шесть — в октябре следующего года, на последнюю шестерку — в марте 1939 г. Однако впоследствии последние девять единиц были переказаны как флотские миноносцы типа 39. Концерн «Дешимаг» отказался от участия в кораблестроительной программе по данному классу, полностью переключившись на строительство эсминцев, поэтому все работы велись фирмой «Шихау» — старейшим строителем миноносцев в Германии. Стоимость всей серии составила 84 399 000 рейхсмарок. Постройка была существенно задержана: во-первых, из-за объявленной с началом войны мобилизации, лишившей верфь части рабочих; во-вторых, из-за хронического дефицита ряда материалов, особенно цветных металлов; в-третьих, в связи с потребностью в изменениях проекта, выявившихся в ходе испытаний Т-1 и его сестершипов. В результате последний из кораблей этого типа вступил в строй в июле 1942 г. — позже, чем первый миноносец следующего проекта.

Кораблестроительные элементы миноносцев типов 1935 и 1937

	Тип 1935	Тип 1937
Водоизмещение, т:		
стандартное	844	853
нормальное	946	981
полное	1088*	1098
Размерения, м:		
длина наибольшая	84,3**	85,2
по ватерлинии	82,16	81,97
ширина	8,62	8,87
осадка	2,33/2,84	2,61/3,15
Энергетическая установка		
число котлов, тип	4 Вагнера	4 Вагнера
давление пара, кг/см ²	70	70
температура пара, °С	430—460	415
число валов, тип ТЗА	2 Вагнера	2 Вагнера
мощность, л.с.	31 000	31 000
мощность генераторов, кВт	164	164
Скорость, уз	35	35
Запас топлива максимальный, т:***	190,6	199,8
Дальность плавания,	1070 (19)	1400 (19)
миль (при скорости, уз)	600 (35)	1650 (16)
Вооружение:		
число орудий х калибр, мм	1х105 (220)	1х105 (220)
(запас снарядов на орудие):	3х20 (2000)	1х37 (2000)
		3х20 (2000)
торпедные аппараты х трубы — калибр, мм	2х3 — 533	2х3 — 533
глубинные бомбы	32	32
мины	30	30
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеры)	119 (6)	119 (6)

* Водоизмещение Т-9 — Т-12 составляло 839/1082 т.

** После переделки форштевня — 87,1 м.

*** Запас топлива и дальность плавания приводятся по версии М. Уитли. Согласно справочнику Э. Гренера, запас топлива у миноносцев типа 1935 составлял 205 т, типа 1937 — 216 т.

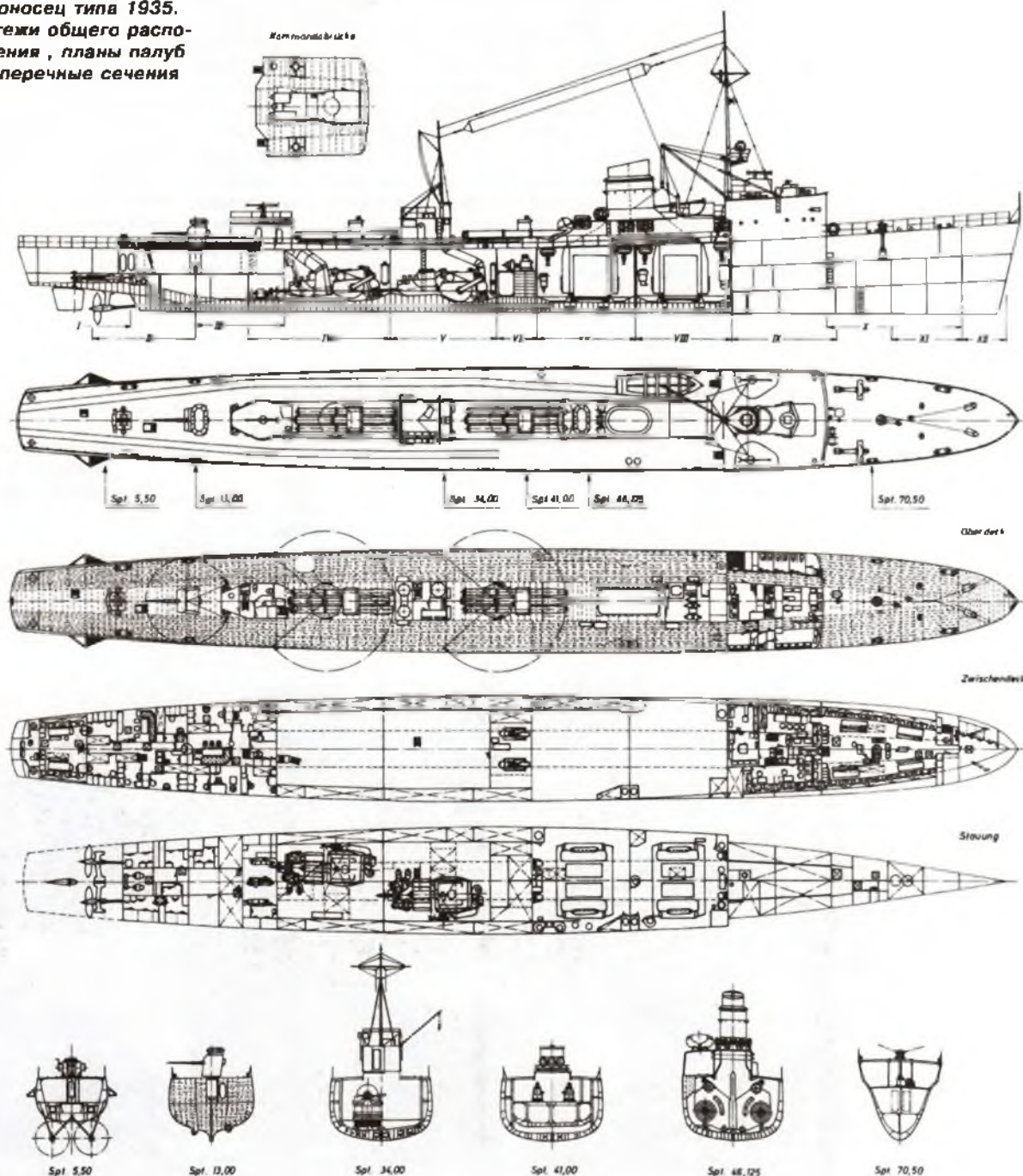
Описание конструкции

Корпус

Конструктивно миноносцы типа 35 были гладкопалубными, с заметной седловатостью, относительно высоким форштевнем и выраженным скуловым изломом в носовой части. Такая форма корпуса должна была обеспечить хорошую мореходность при значительной

экономии веса. Для улучшения пропульсивных характеристик днище в корме имело специальную наделку — так называемый «водяной клин» (Staukeil). Корпус имел продольно-поперечную систему набора и собирался из судостроительной стали марки St-52. На него приходилось более трети стандартного

Миноносец типа 1935.
Чертежи общего расположения, планы палуб и поперечные сечения

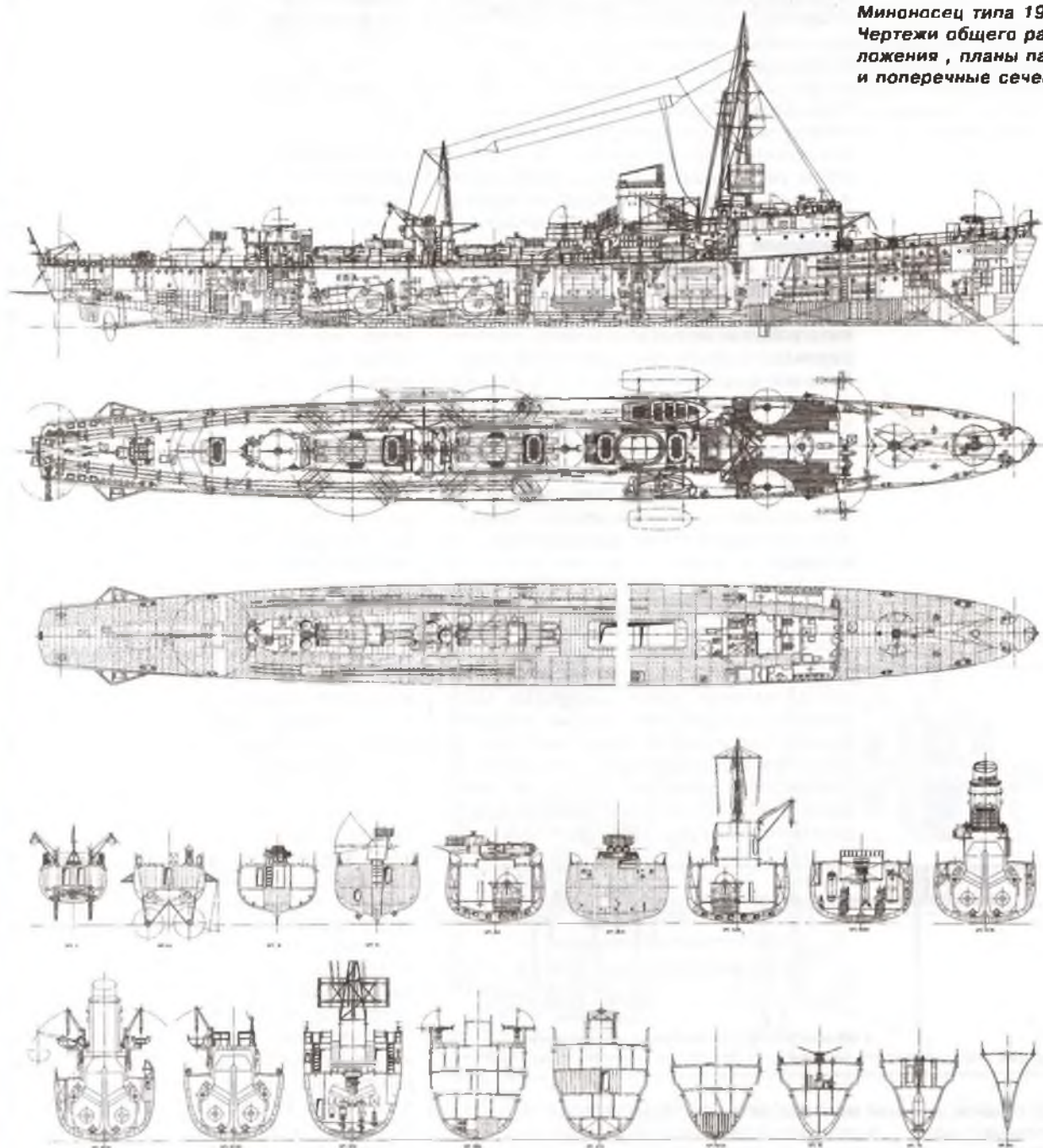


водоизмещения (311 т). С целью снижения массы корпуса изготавливались цельносварными, для надстроек использовались легкие сплавы. Толщина наружной обшивки составляла 4 — 6,5 мм, палуб и платформ — 3 — 4 мм, переборок — 3—3,5 мм. Тем не менее, уложить в 600-тонный лимит в итоге не удалось — стандартное водоизмещение кораблей составило 844 т, а полное

перевалило за тысячетонную отметку. Метацентрическая высота не превышала 72 см.

Миноносцы имели одну сплошную палубу — верхнюю, в корму от машинно-котельных отделений имелась одна, в нос — две платформы. Конструктивное второе дно отсутствовало, но примерно по 75% длины корабля имелся трюм с внутренним настилом, в котором разме-

Миноносец типа 1937.
Чертежи общего расположения, планы палуб и поперечные сечения



шались цистерны с топливом и водой, — с некоторыми оговорками его можно считать вторым дном. Водонепроницаемые переборки делили корпус на двенадцать отсеков. В I–III отсеках (в немецком флоте нумерация традиционно велась от кормы в нос) располагались жилые помещения матросов, фельдфебелей и офицерские каюты с кают-компанией. Под ними находились душевые, кладовые и артиллерийские погреба. Энергетическая установка занимала почти половину длины корабля, начиная от 20-го шпангоута. Машинные отделения №1 и №2 занимали отсеки IV и V, котельные — VII и VIII. Между ними в отсеке VI находилось помещение дизель-генератора и вспомогательных механизмов. В носовой части располагались жилые помещения матросов и унтер-офицеров. Под ними в IX отсеке находились пост управления торпедной стрельбой и гирокомпас, в X отсеке — столовые, торпедный и артиллерийский погреба.

Довольно массивная носовая надстройка и широкая дымовая труба не портили элегантного внешнего вида. Нижний ярус надстройки отводился под радиорубку, оборудованную двумя передатчиками (рабочие диапазоны длины волн — 40–200 и 500–3000 м) и тремя приемниками (12–20000 м). Позади нее находился камбуз, а по бортам проходили коридоры с умывальниками. Рулевая и штурманская рубки располагались на мостике.

Корабли типа 1937 отличались от предшественников большей шириной и увеличенным развалом бортов в носовой части. Корпуса были еще легче и слабее, чем у предыдущего типа (288 против 311 тонн), лишь во время достройки были установлены дополнительные подкрепления, увеличившие массу корпуса до 301 т. Число отсеков было уменьшено до одиннадцати за счет ликвидации помещения вспомогательных механизмов и дизель-генераторов. Последние были пе-

ренесены за кормовую переборку машинного отделения №1 и установлены палубой ниже. Это стало шагом назад с точки зрения живучести, поскольку корабли могли полностью лишиться электроэнергии в результате затопления кормовой части.

В отличие от «тридцать пятых», оборудованных одним балансирующим рулем, стоявшим в диаметральной плоскости, корабли типа 37 имели по два параллельных балансирующих руля меньшей площади, установленных в струях винтов. Авторы не располагают достоверными сведениями относительно оценки управляемости и маневренности миноносцев типа 37, но можно полагать, что она несколько улучшилась. Штатный состав спасательных средств остался неизменным: моторный катер, моторный ял и тузик.

Внешними отличительными признаками типа 37 по сравнению с предшественником были больший угол наклона форштевня, другая конструкция мостика, форма якорных клюзов и дымовой трубы, но в целом корабли были очень похожими, и даже на фотографиях различить их весьма непросто.

Механизмы

Силовые установки с высокими параметрами пара были ахиллесовой пятой многих немецких кораблей, построенных в предвоенные годы. Решение об оснащении ими эсминцев типа 34 и миноносцев типа 35 было принято одновременно, несмотря на отсутствие опытных данных по их эксплуатации в морских условиях. Об их крайне низкой надежности писалось уже неоднократно, поэтому мы не будем повторяться. Скажем лишь, что на миноносцах проблемы стояли гораздо острее, чем на линкорах или эсминцах, вследствие меньших размеров кораблей, из-за чего усложнялись техническое обслуживание и ремонт.

Энергетическая установка миноносцев состояла из четырех высоконапорных котлов и двух турбозубчатых агрегатов системы. Расположение силовой установки — линейное. В каждом из котельных отделений находилось по два котла, располагавшихся побортно. Котлам правого борта присваивалась нечетная, левого — четная нумерация (K11 и K12 в кормовом, K21 и K22 в носовом КО). Турбозубчатые агрегаты располагались в изолированных отсеках, носовая турбина работала на правый винт, кормовая — на левый, что соответствовало принятой в немецком кораблестроении традиции. Главная паровая магистраль соединяла

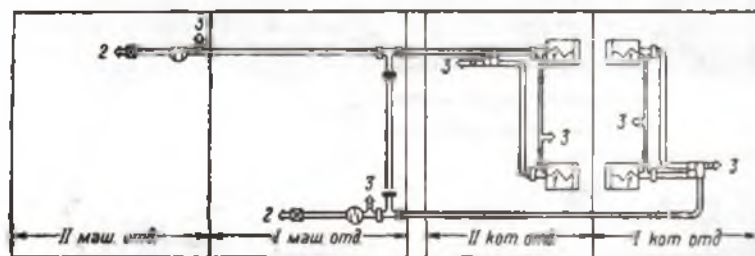


Схема главной паровой магистрали миноносца Т-12:

1 — главные котлы; 2 — подвод пара к главным турбинам; 3 — подвод пара к вспомогательным механизмам

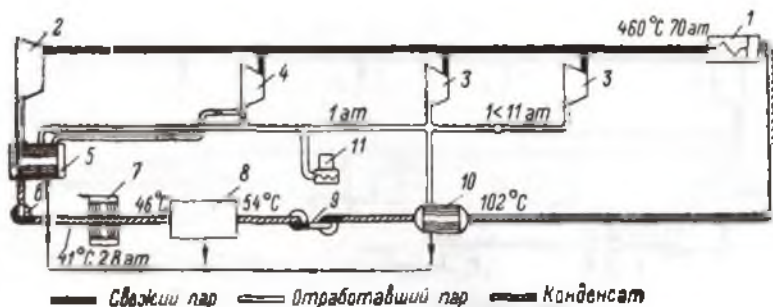
носовую группу котлов с ТЗА правого борта, а кормовую группу — с ТЗА левого борта, но в носовом машинном отделении имелась переемычка, соединяющая между собой паровые магистрали.

Котельные установки миноносцев постройки «Шихау» и «Дешимага» несколько различались между собой как типом применявшихся котлов (системы «Вагнер-Шихау» на первых и «Вагнер-Дешимага» на вторых), так и общей тепловой схемой. Котлы обоих типов были двухколлекторными, с естественной циркуляцией и открытым подводом воздуха, но в котлах «Дешимага» пароперегреватель располагался между пучками подогрейных трубок, а в котлах «Шихау» — горизонтально за их пределами, кроме того, последний тип снабжался водяным экономайзером. Площадь поверхности нагрева составляла соответственно 190 и 170 м².

Рабочее давление пара в котлах обоих типов равнялось 70 атм., температура 460°C, паропроизводительность достигала 30 т/ч. На каждом котле устанавливались по две двойных ротационных форсунки типа «Заак» производительностью по 4250 кг топлива в час, только в котлах «Вагнер-Дешимага» они располагались с противоположных концов толки, а у «Вагнер-Шихау» отопление было односторонним. Поступающий к форсункам мазут подогревался до 85—95°C свежим паром.

В силовых установках «Дешимага» конденсат из главного холодильника откачивался конденсатным насосом через холодильник главного эжектора в регулировочную цистерну, где благодаря подогреву до 54°C происходила его частичная деаэрация. Оттуда вода прокачивалась питательным насосом через поверхностный водоподогреватель, где нагревалась отработавшим во вспомогательных механизмах паром до 102°C, и дальше нагнеталась в котел.

Тепловая схема «Шихау» была сложнее. Здесь конденсат из главного холодильника прогонялся насосом через холодильник главного эжектора, обратный охладитель и поверхностный водоподогреватель 1-й ступени, приобретая в результате температуру 103°C. После этого он поступал в деаэратор атмосферного типа, где освобождался от воздуха, и скапливался в регулировочной цистерне. Из нее вода шла через обратный охладитель, где охлаждалась до 80°C, а затем питательным насосом прогонялась через водоподогреватель 2-й ступени и нагнеталась в котел, имея температуру 135°C.



Тепловая схема машинно-котельной установки миноносца Т-12:

1 — главный котел; 2 — главная турбина; 3 — вспомогательные механизмы; 4 — турбодинамо; 5 — главный холодильник; 6 — конденсатный насос; 7 — холодильник главного эжектора; 8 — регулировочная цистерна; 9 — питательный блок; 10 — водоподогреватель; 11 — испаритель

Для работы котлов в условиях переменной нагрузки требовалось тщательное наблюдение и филигранная регулировка режимов горения. Для поддержания постоянного давления в паровых магистралях использовалась специальная автоматическая система фирмы «Аскания», идентичная применявшимся на эскадренных миноносцах. К сожалению, ее отличительной чертой являлась исключительная капризность. По единодушному мнению офицеров, из-за риска выхода из строя силовой установки корабли не могли находиться в море более 36 часов.

Общим недостатком силовых установок немецких миноносцев являлось широкое использование свежего пара во

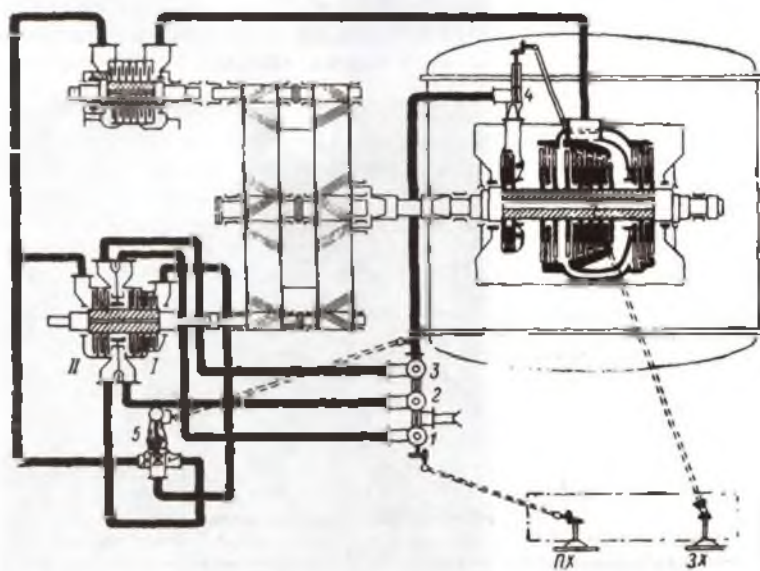
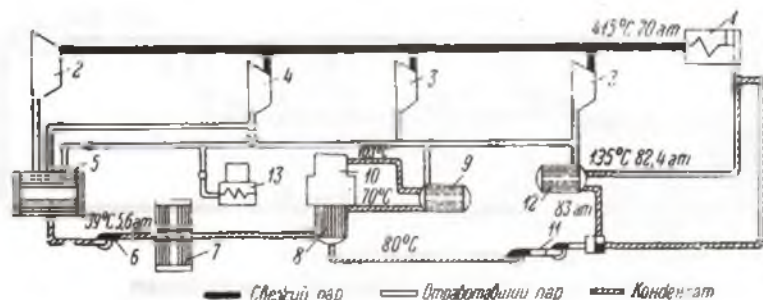


Схема управления турбозубчатого агрегата миноносца Т-12

1, 2 и 3 — соловые клапаны переднего хода; 4 — клапан заднего хода; 5 — переключающий клапан



Тепловая схема машинно-котельной установки миноносца Т-17:

1 — главный котел; 2 — главная турбина; 3 — вспомогательные механизмы; 4 — турбодинамо; 5 — главный холодильник; 6 — конденсатный насос; 7 — холодильник главного эжектора; 8 — обратный охладитель; 9 — водоподогреватель I ступени; 10 — деаэрактор; 11 — питательный блок; 12 — водоподогреватель II ступени; 13 — испаритель

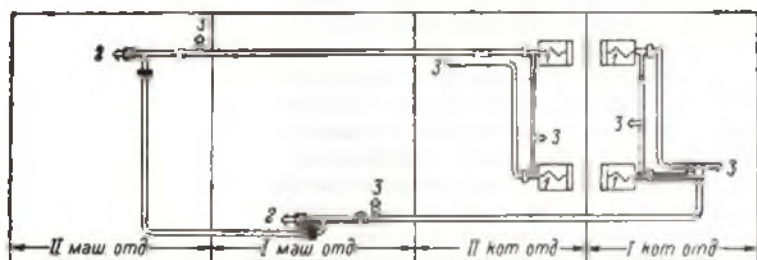


Схема главной паровой магистрали миноносца Т-17

1 — главные котлы; 2 — подвод пара к главным турбинам; 3 — подвод пара к вспомогательным механизмам

вспомогательных механизмах, что предопределяло его повышенный расход, при этом мало зависевший от режима работы котлов.

Конструкции турбозубчатых агрегатов у миноносцев «Шихау» и «Дешимага»

также различались. Последние были подобны силовым установкам эсминцев типа «Рёдер» и состояли из турбин активного типа, состоявшими из корпусов высокого, среднего и низкого давления, причем турбины высокого давления состояли из двух секций, включавшихся на полных ходах параллельно, а на малых — последовательно. Турбины работали на одноступенчатую трехпорную зубчатую передачу, причем ТВД и ТСД располагались в корму от нее, а ТНД — в нос. Частота вращения на полном ходу составляла 7650 об./мин. для турбин высокого и среднего давления и 4720 об./мин. для турбины низкого давления.

ТЗА системы «Шихау» относились к активно-реактивному типу и состояли из активной турбины высокого давления с параллельно-последовательным протоком пара, однопроточной активной турбины среднего давления, реактивной двухпроточной турбины низкого давления, турбины высокого давления заднего хода и двухпроточной турбины низкого давления заднего хода. Все турбины располагались по одну сторону от редуктора, но ТВД и ТСД соединялись с главным колесом редуктора при помощи паразитных шестерен. Такая компоновка, существенно увеличивая ширину агрегатов, позволяла уменьшить их длину.

Турбины развивали суммарную мощность 31 000 л.с. при относительной массе 11,64 кг/л.с. Корабли приводились в движение парой трехлопастных винтов диаметром 2,45 м. Частота вращения доходила до 520 об./мин., что вызывало сильную кавитацию.

В ходе службы выяснилось, что производительность котлов не позволяет кораблям набрать полной проектной скорости вследствие слишком оптимистичных расчетов на стадии проектирования. По мнению немецкого историка Фольмара Кюна, в реальных условиях ТЗА миноносцев развивали не более 28 200 л.с. Ошибка обнаружилась слишком поздно. В итоге, даже справочное значение скорости определялось в 35 узлов, в реальных условиях перегруженные корабли развивали не более 34,5 уз.

Топливо хранилось в междудонном пространстве и в дополнительных цистернах в трюме. Согласно «Германским эсминцам Второй мировой войны» М. Уитли, его нормальный запас составлял 97,8 т, максимальный — 190,6 т. Правда, в другой работе тот же автор приводит цифру 180,2 т, а справочник Э. Грёнера — 205 т. Данные по дальности пла-

**В машинном
отделении
миноносца Т-5**



вания разнятся в обратную сторону: Грениер — 1070, Уитли — 1200 миль на 19 узлах. В любом случае, эти различия несущественны, ибо не меняют сути — радиус действия кораблей был невелик даже для Северного и Балтийского морей.

Электроэнергию вырабатывали турбогенератор мощностью 60 кВт, располагавшийся в носовом турбинном отделении, и два дизель-генератора мощностью по 52 кВт, стоявших в отсеке VI. Общая мощность электростанции — 164 кВт, напряжение корабельной сети — 220 В постоянного тока. Все без исключения вспомогательные механизмы миноносцев (циркуляционные, конденсатные, топливные, масляные насосы, вентиляторы и т.д.) имели вертикальное исполнение.

Силовая установка кораблей типа 37 в целом была идентична применявшейся на предыдущих миноносцах постройки «Шихау» и состояла из четырех высоконапорных котлов системы «Вагнер-Шихау» и двух ТЗА Вагнера активно-реактивного типа. Рабочая температура пара была уменьшена до 415°C. Единственное существенное отличие заключалось в изменении схемы главной паровой магистрали. Теперь перемычка, соединяющая паропроводы левого и правого бортов, проходила в кормовом турбинном отделении, соединяясь с магистралью носовой турбины в носовом отделении по правому борту. Это несколько повысило надежность ГЭУ с точки зрения боевых и эксплуатационных повреждений. Кроме того, каждое из турбинных отделений оборудовалось дополнительным третьим вентилятором.

В целом энергетическая установка стала на 10 тонн легче, а запас топлива был увеличен на ту же величину (нормальный — 99,7, полный — 199,8 т), что обеспечило 400-мильный прирост дальности плавания. Частота вращения винтов была снижена до 493 об./мин., что, конечно же, не помогло решить острую проблему кавитации.

Вооружение

Миноносцы типа 1935 имели самое мощное среди современных представителей своего класса торпедное вооружение. Два трехтрубных 533-мм аппарата располагались в диаметральной плоскости позади мидель-шпангоута и могли вести стрельбу в секторе около 95° на каждый борт. Аппараты приводились в действие вручную или дистанционно с мостика при помощи силового привода с электрическим или гидравлическим двигателем.

Трубы аппаратов — без растворения, изготавливались из легких алюминиевых сплавов, что существенно упростило технологию. Средняя труба была смещена назад относительно крайних, чтобы предотвратить опасность повреждения хрупких стабилизаторов торпеды при залпе. Аппарат позволял производить установку глубины хода торпеды и установку прибора Обри не вынимая торпеды. Выстрел мог производиться сжатым воздухом или пороховым зарядом. Пост торпедного наводчика оснащался механическим указателем угла поворота и оптическим прицелом.

Миноносцы получили развитую систему управления торпедной стрельбой, аналогичную устанавливавшейся на эсминцах. На мостике, за рулевой рубкой стоял торпедный визир типа TZA-2 со стабилизированной оптикой, выдававший курсовой угол и скорость цели, дальность до которой определялась по дальномеру. Информация поступала на так называемую «торпедную решающую станцию» (Torpedorechenstelle) фирмы «Цейс», включавшую в себя планшет и электромеханический калькулятор для решения торпедного треугольника, а также автомат залповой стрельбы, определявший временные интервалы при пуске торпед веером.

В противоположность этому, артиллерийское вооружение было скромным. Единственное 105-мм орудие SK C/32



Производство торпедных аппаратов в военноморском арсенале Киле

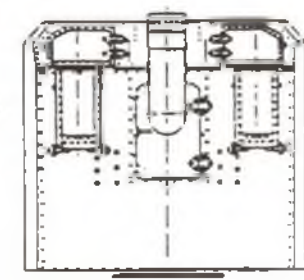
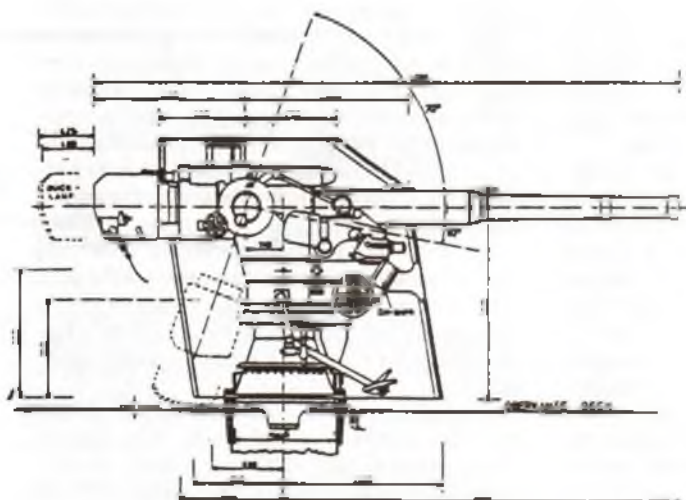
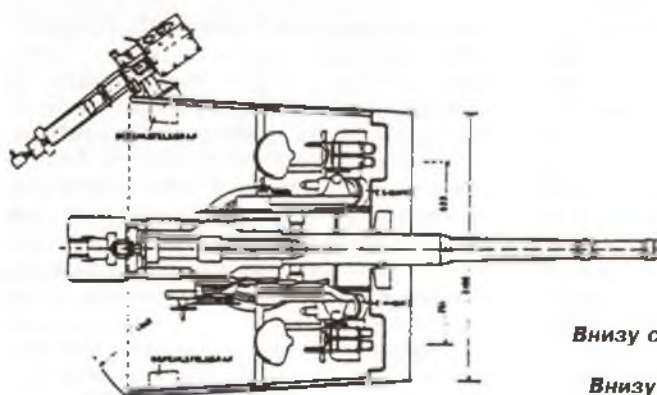


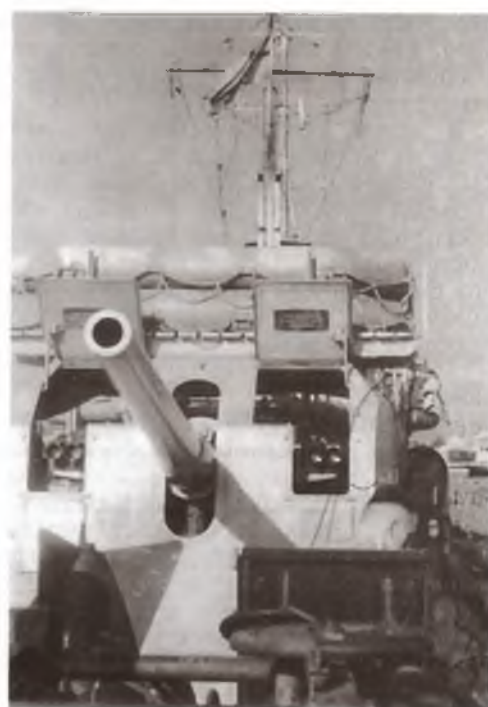
Схема 105-мм орудия С/32



Внизу справа: 105-мм орудие С/32 на миноносце типа 1935
Внизу слева: 20-мм автомат С/38 на мостике Т-7

размещалось на корме, поскольку должно было использоваться главным образом при отходе после внезапных торпедных атак. Правда, ему удалось обеспечить довольно широкие углы обстрела: «мертвая зона» составляла примерно по 20° на каждый борт от диаметральной плоскости.

Для управления артиллерийским огнем служили два 1,5-метровых дальномера. Один располагался на мостике позади торпедного директора и был стабилизированным, второй — на средней



надстройке между торпедными аппаратами. Данные с них поступали в центральный артиллерийский пост, размещенный на платформе под носовым мостиком. Там же находились инклинометр и гиросвертикаль.

Нельзя не обратить внимания на немаловажную деталь. Авторы всех справочников по германскому флоту, начиная с наиболее авторитетного Э. Гренера, боезапас 105-мм орудий определяют в 600 снарядов на ствол. Однако это дает 14,5 т веса, в то время как масса всех артиллерийских боеприпасов, включая патроны к зенитным автоматам, кораблей типа 35 по спецификации не превышала 6,5 т (аналогичная ситуация и с последующими типами). Советские специалисты, осматривавшие трофейные миноносцы, вместимость погребов определили в 200 снарядов на орудие, еще 20 хранилось в кранцах первых выстрелов.

Погребов оборудовались алюминиевыми стеллажами, в которых снаряды укладывались друг на друга и разделялись тросовыми прокладками. Это было проще и легче по сравнению с принятыми в советском флоте сотовыми стеллажами. К орудиям боезапас подавался электрическими подъемниками, аналогичными применявшимся на эсминцах типа «Маасс».

Средства противовоздушной обороны миноносцев по проекту ограничивались тремя легкими зенитками. Одна калибром 37 мм находилась на кормовой надстройке, пара 20-мм располагалась побортно на мостике. Какой-либо системы управления зенитным огнем, за исключением ручных дальномеров с базой 70 см, не имелось. К тому же, в 1939—1940 гг., еще до вступления в строй 37-мм зенитка на большинстве кораблей была заменена третьим 20-мм автоматом. Сэкономленный вес пошел на размещение четырех параванов-охранителей (OGG — Otter Geleit Geraete) и глубинных бомб.

С носовых курсовых углов корабли оказались практически безоружными, что служило поводом для обоснованной критики проекта практически с момента его появления.

Важной составляющей комплекса вооружения миноносцев являлись мины. На борт могло приниматься до 30 мин типа ЕМС.* Прием столь тяжелого и высоко расположенного груза серьезно снижал метацентрическую высоту и ухудшал остойчивость, поэтому выход на минные постановки допускался при вол-



Миноносец типа 35 принимает контактные мины для постановки в водах Ла-Манша, 1940 г.

нении моря не выше 3 баллов, при этом в цистернах должно было находиться не менее 50% топлива. Использовать при этом орудие главного калибра было невозможно.

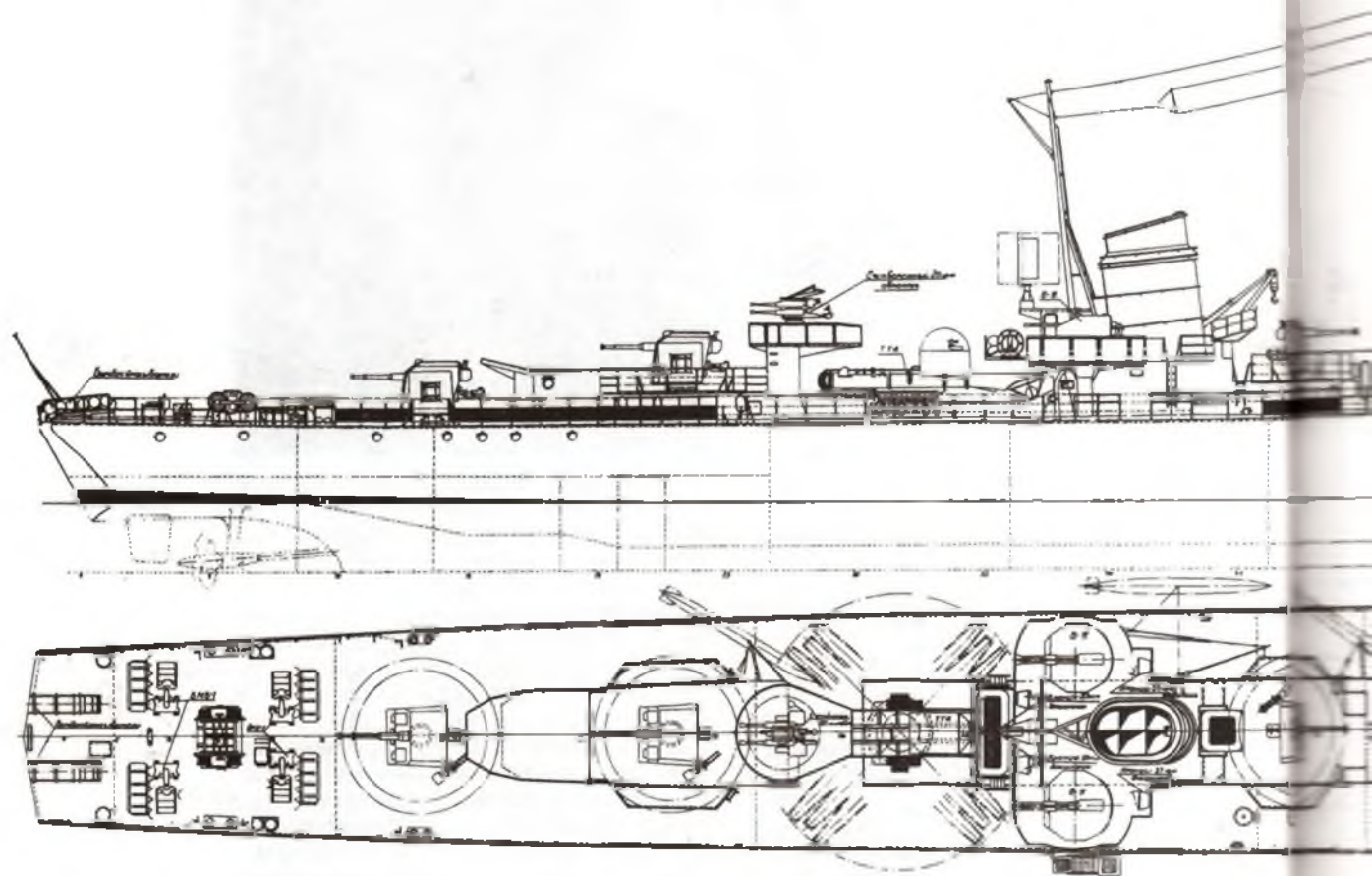
Противолодочное вооружение в начале войны состояло из 18 глубинных бомб WBF, из которых шесть хранились на двух кормовых скатах, а остальные — в погребе. Впоследствии на миноносцы стали монтировать по четыре бомбомета. Для обнаружения подводных лодок предназначались пассивные шумопеленгаторные системы GHG и гидроакустические станции активного типа «S-Geraet», правда, последние на момент вступления в строй головных кораблей серии имелись в крайне ограниченном количестве, поэтому оснащение ими миноносцев сильно затянулось.

Состав вооружения кораблей типа 1937 не претерпел изменений, за исключением того, что 1,5-метровые дальномеры были заменены на 2-метровые. К моменту вступления в строй миноносцы получили 37-мм полуавтоматическую зенитку C/30, устанавливавшуюся на баке, а также радиолокационные станции типа FuMO-28, две антенны которой монтировались на треногой фок-мачте под углом 45° на каждый борт.

* По данным М. Уитли — до 60, но это представляется нереальным, поскольку такую нагрузку несли гораздо более крупные эсминцы типов «Маас» и «Нарвик».

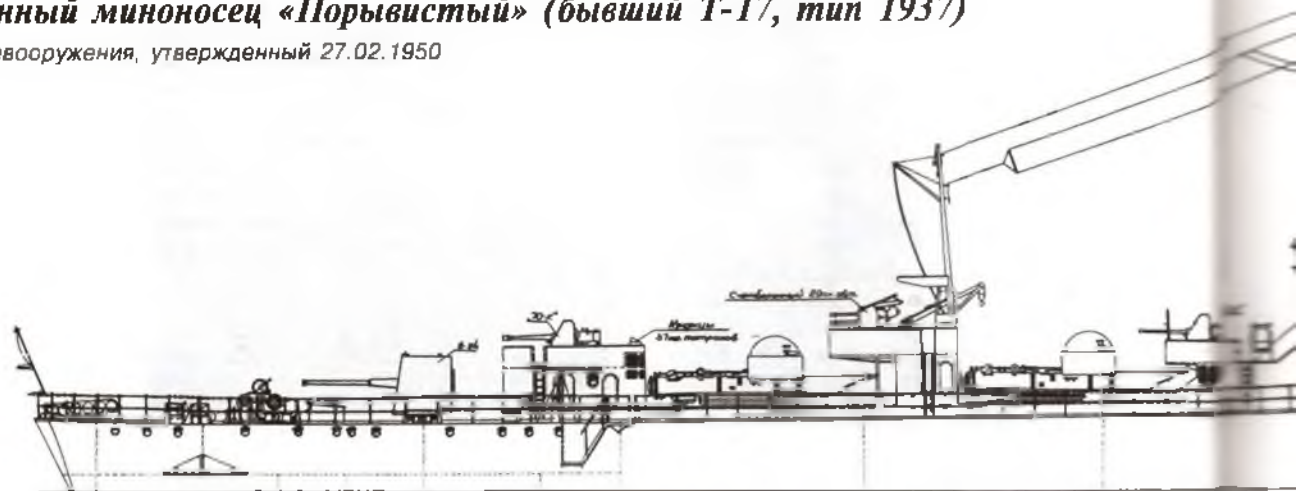
Эскадренный миноносец «Примерный» (бывший Т-33, тип 1939)

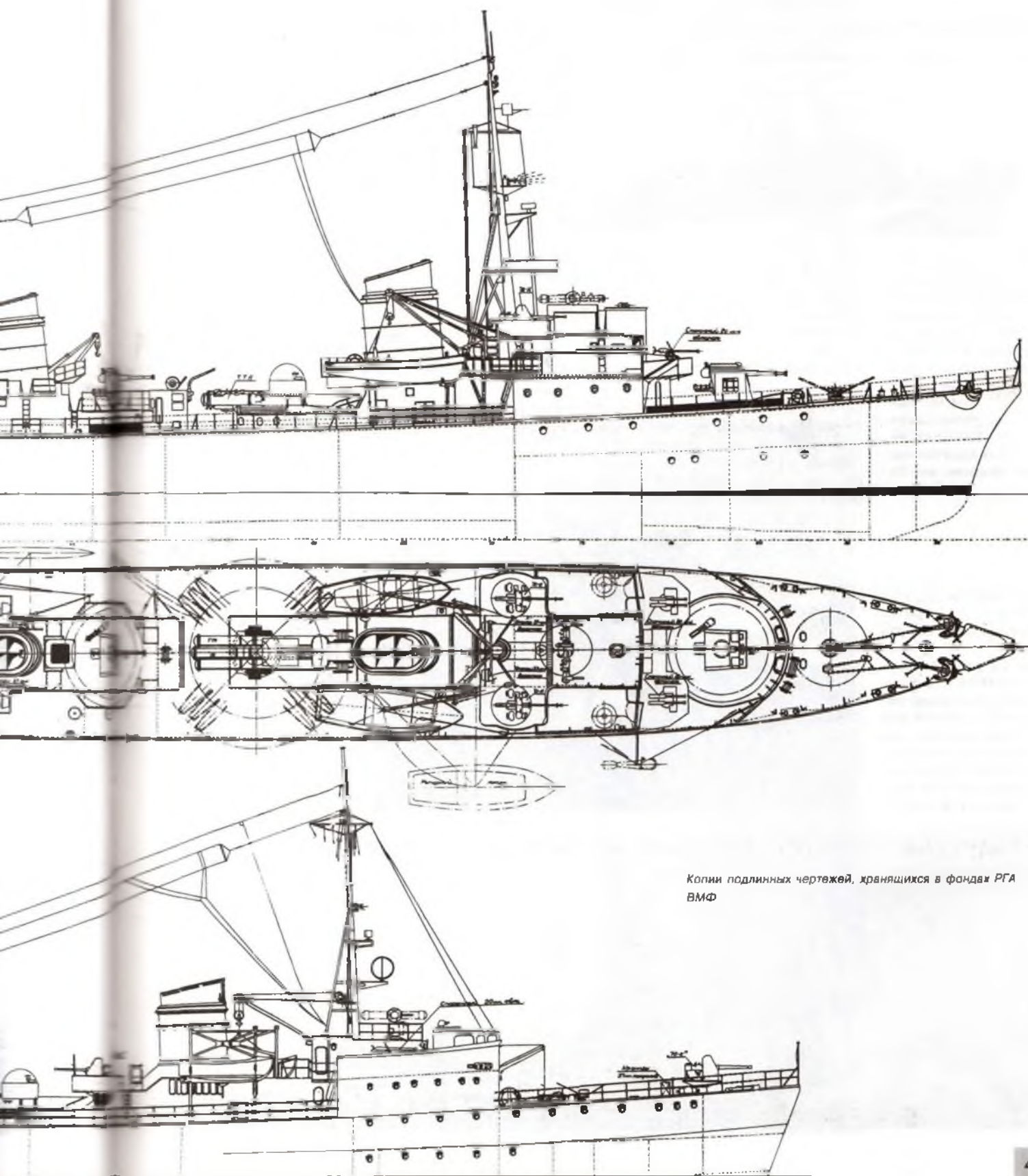
Проект перевооружения, утвержденный 31.12.1949



Эскадренный миноносец «Порывистый» (бывший Т-17, тип 1937)

Проект перевооружения, утвержденный 27.02.1950





Копии подлинных чертежей, хранящихся в фондах РГА
ВМФ

Военные модернизации

Одним из важнейших недостатков миноносцев типа 1935 являлась неудачная конструкция носовой части, что вызывало сильное зарывание в волну и заливаемость бака. Для ликвидации этого в 1941 г. Т-2, Т-4, Т-7, Т-9, Т-10 получили клиперный (или, как его называли немцы, «атлантический») форштевень, увеличивший их наибольшую длину до 87,1 м. Одновременно был увеличен развал бортов в носовой части. По отзывам офицеров, данные меры позволили существенно улучшить мореходность. На кораблях типа 37, изначально имевших большой угол наклона форштевня и развал бортов, подобной модернизации не проводилось.

В остальном внешний облик кораблей за начальный период службы изменился

незначительно. Грот-мачта была уменьшена по высоте и стала треногой, а все свободные места оккупировали спасательные плотики, крепившиеся на стенах надстроек, обвесах мостиков, щите 105-мм орудия и торпедных аппаратах.

Слабость зенитного вооружения типа 35 была очевидной уже к моменту вступления в строй головных кораблей. К концу 1940 г. на части миноносцев (например, на Т-8) смонтировали еще два 20-мм автомата — на носу и на надстройке между торпедными аппаратами. На мостиках монтировались спаренные установки 7,92-мм пулеметов MG-42.

Значительные изменения в составе вооружения имели место в начале 1942 г. в связи с подготовкой к операции «Церберус» (прорыв через Ла-Манш). По распо-

С п р а в а:
четыре миноносца
типа 37 в одном из
французских портов

В н и з у: Т-14 в ию-
не 1944 г. В ходе
модернизации ко-
рабль получил два
37-мм автомата (на
баке и позади ды-
мовой трубы), но
сохранил оба тор-
педных аппарата



ряжению ОКМ от 4 февраля, на принимавших в ней участие миноносцах 2-й и 3-й флотилий следовало усилить средства ПВО. При этом кормовой торпедный аппарат снимался, на его место устанавливался счетверенный 20-мм автомат «Фирлинг», еще один 20-мм автомат в одинарной установке монтировался на баке. Правда, имеющиеся фотографии позволяют утверждать, что в полном объеме работы были проведены не на всех кораблях. В частности, из миноносцев типа 35 «фирлинги» получили Т-4, Т-7, Т-8, Т-10 и Т-11. Ряд кораблей получил также радиолокационное оборудование.

К середине 1942 года кормовой торпедный аппарат был возвращен на активно действовавшие корабли, но с того же времени «фирлинги» стали монтироваться на кормовой надстройке на месте прежнего одинарного автомата. В частности, на Т-13 и Т-14 они были установлены в мае-июне. На некоторых кораблях монтировались одиночные 20-мм автоматы на платформе между торпедными аппаратами (на Т-1 на это место перенесли прожектор с фор-марса). Так как к 1943 году большинство миноносцев типа 35 передали Торпедной школе для использования в качестве учебных, до окончания боевых действий на них произвели лишь небольшие модернизации. Так, с Т-1 и Т-9 в июле 1944 г. снова сняли кормовой торпедный аппарат, установив взамен одноствольную 37-мм зенитку. Тогда же на бак Т-10 установили 40-мм автомат «Бофорс». Аналогичным образом перевооружили Т-8.

«Тридцать седьмые» к середине 1944 г. получили вторую счетверенную 20-мм установку. На Т-18, Т-19 и Т-21 она заменила прожектор на средней надстройке. В сентябре 1944 г. штаб Руководства войной на море во второй раз распорядился снять с кораблей 3-й флотилии кормовой торпедный аппарат и заменить его, на этот раз, полностью автоматическими 37-мм установками М/42 или М/43. Это касалось всех уцелевших активно действующих кораблей (Т-13, Т-17, Т-18, Т-19, Т-20). Тем не менее, Т-18 в сентябре и Т-13 в ноябре получили 40-мм «бофорсы», а Т-17 и Т-20 так и остались с шестью торпедными аппаратами.

Радиолокационное оборудование устанавливалось не на все миноносцы, Т-1, к примеру, проплавал без радара до конца карьеры. Поскольку даже облегченная радиолокационная станция FuMO-28 была тяжеловата для кораблей типа 35, они оснащались главным образом станциями РТР. Лишь с начала 1944 г. на ми-



ноносцы начали устанавливать радиолокаторы FuMO-63 «Хохентвайль-К» (рабочая частота 556 МГц, дальность действия — до 20 км) с разнесенными антеннами: одна на фок-, вторая — на грот-мачте.

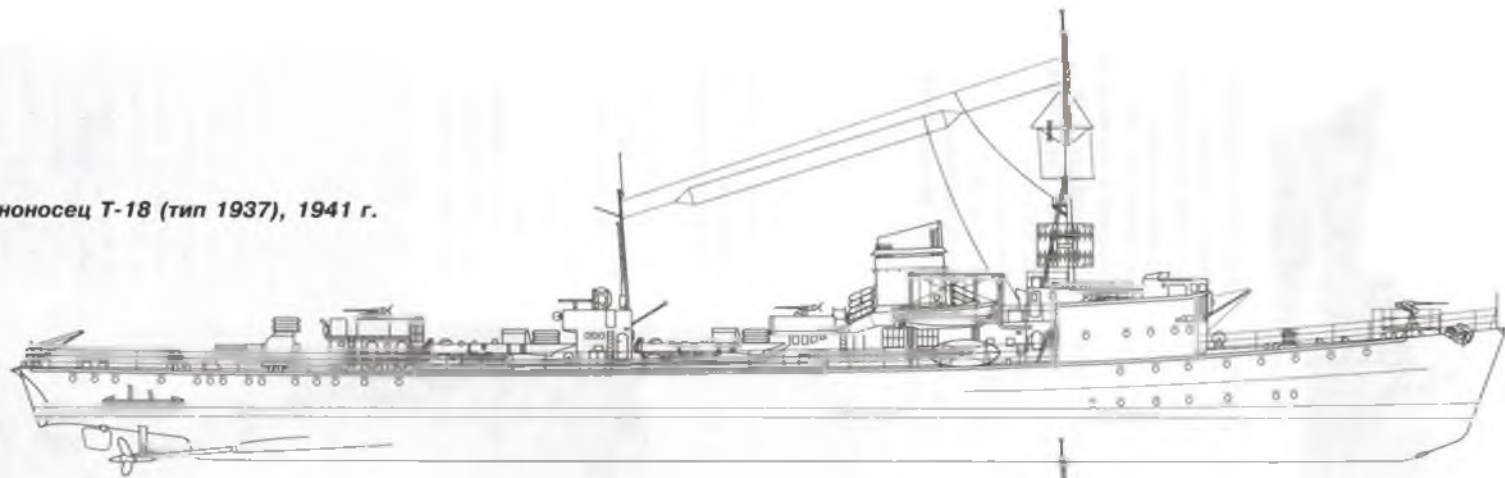
Не менее драматичная ситуация сложилась с оснащением миноносцев гидроакустическими станциями. 4 ноября 1944 г. командир 3-й флотилии корветов-капитан Ферлор просил предоставить 4–5 дней для установки на Данцигской верфи приборов «S-Geraet» на Т-13, Т-17 и Т-20, которые до сих пор возили на борту несмонтированные комплекты станций. Из дальнейших документов следует, что на Т-13 «S-Geraet» установили, но два остальных корабля сначала отправили на прикрытие учений, затем — под Сырве в составе 2-й боевой группы, а в конце ноября — на эскортирование транспортов с личным составом

Т-9 после модернизации. Хорошо заметно изменение формы носовой оконечности. На средней и кормовой надстройках установлены счетверенные 20-мм «фирлинги», на полубаке — одноствольный 20-мм автомат С38

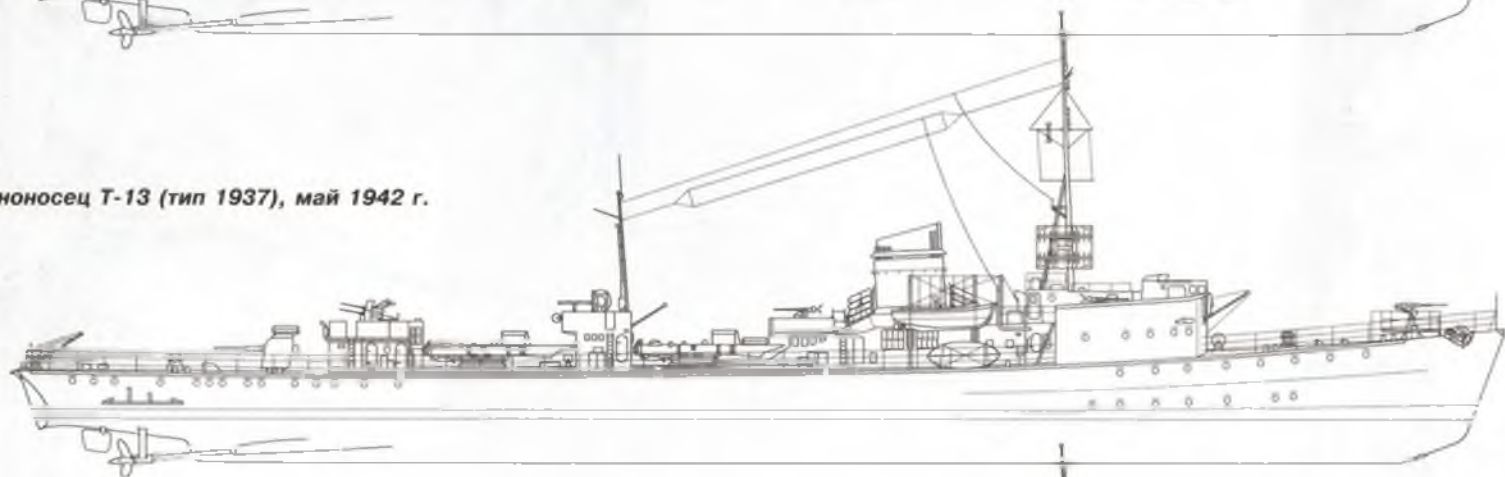


20-мм автомат С/38 на мостике миноносца типа 1937. Вверху видна часть антенны радиолокатора FuMO-28

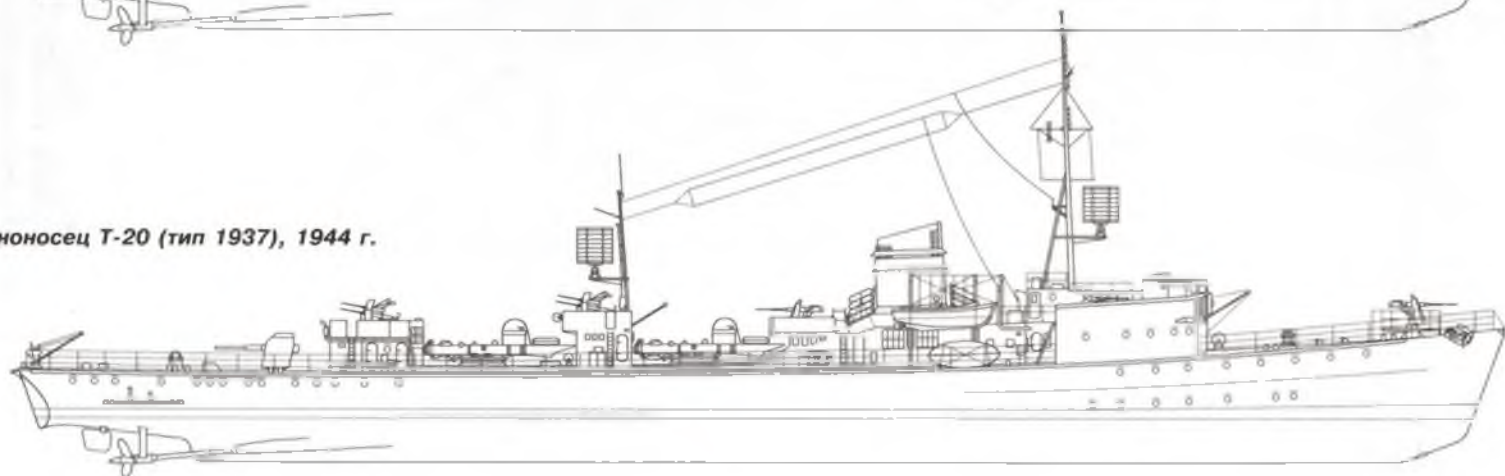
Миноносец Т-18 (тип 1937), 1941 г.



Миноносец Т-13 (тип 1937), май 1942 г.



Миноносец Т-20 (тип 1937), 1944 г.





Т-16 в начале 1942 г.

560-й народно-гренадерской дивизии из Осло в Орхус (операция «Пильц»), то есть станции на них, по крайней мере, до середины декабря, так и не собрали.

Наиболее обширная программа модернизации зенитного вооружения, известная как план «Барбара», имела место на рубеже 1944—1945 гг. Программа предусматривала установку на миноносцы следующего вооружения: один спаренный или одинарный 37-мм автомат М/42 на бак, два спаренных 20-мм автоматов LM/44 на крыльях мостика и на штурманскую рубку, по одному 37-мм М/42 на каждую из кормовых надстроек. На типе 37 предусматривалась также замена одного из торпедных аппаратов на дополнительный 37-мм автомат.

Крайне тяжелое военное положение Германии не позволило реализовать план в полном объеме, работы проводились по частям. Спаренные 20-мм автоматы заменили одинарные установки на крыльях мостика (по крайней мере, на всех кораблях типа 37), появилось такое оригинальное решение, как 20-мм автоматы на тележках, которые перемещались по минным рельсам, но в остальном изменения варьировались.

На Т-18 к моменту его гибели в сентябре 1944 г. не имелось кормового торпедного аппарата, а зенитное вооружение состояло из одного 40-мм «бофорса», спаренного 37-мм автомата, двух счетверенных и шести одинарных 20-мм (в том числе два — на тележках на минных рельсах) автоматов.

К ноябрю 1944 года все боеспособные единицы получили различные дополнения к своему зенитному вооружению, однако данные о его точном составе зачастую неполны и противоречивы. Например, Т-11 к концу войны нес один 40-мм автомат на баке, два 37-мм автомата (один — вместо кормового ТА), один счетверенный 20-мм на средней надстройке, пару спаренных на крыльях мостика, еще пару — позади трубы, а также 21 направляющую для 86-мм неуправляемых зенитных ракет RAG (Raketten Abschuss Geraete). Т-14 получил два одиночных 37-мм, два счетверенных и два спаренных 20-мм автомата и 21 направляющую RAG, оставшись с тремя торпедами. Т-19 имел один 40-мм (вместо кормового ТА) и два 37-мм автомата (на носу и на площадке за дымовой трубой) в одиночных установках, два «фирлинга» (на средней и кормовой надстройках), две 20-мм «спарки» и три торпедных аппарата. Зато Т-20 закончил войну с двумя 37-мм автоматами, двенадцатью 20-мм (два счетверенных и два спаренных) и 21 направляющей RAG. Он продолжал нести все шесть торпедных аппаратов. Т-17 закончил войну с двумя 37-мм и двенадцатью 20-мм автоматами.

Так как 3-я флотилия миноносцев в 1945 г. действовала в Скагерраке, где воздушные налеты были весьма частыми, скорее всего, Т-13 и Т-16 были вооружены подобным же образом. На Т-21, не успевшем к концу войны выйти из ремонта, вероятно, не устанавливалось никаких легких зениток.



Т-19 в конце войны. Миноносец несет 40-мм «бофорс» вместо кормового торпедного аппарата, 37-мм автоматы на носу и позади дымовой трубы, а также 20-мм «фирлинги» на средней и кормовой надстройках

Флотские миноносцы типа 1939

Проектирование и постройка

После отказа от дальнейших работ над проектом эскадренного миноносца типа 38В, немецкие конструкторы приступили к проектированию нового корабля, призванного стать «прислужой за все» (немецкий аналог нашего выражения «мальчик на побегушках»). Основные направления работ сводились к усилению вооружения, повышению мореходности и надежности силовой установки. Первоначально планировалось вооружить будущие миноносцы, по размерам приближавшиеся к эсминцам, тремя—четырьмя 127-мм орудиями. Однако они не были способны вести зенитный огонь, а флот настаивал на универсальном главном калибре. Пришлось вер-

нуться к испытанным 105-мм установкам, увеличив угол возвышения ствола до 70°. В результате согласования требований к вооружению и силовой установке 13 сентября 1939 г. было подписано техническое задание, включавшее в себя следующие пункты:

- 1) основные задачи: противолодочная, противовоздушная и противоминная оборона крупных надводных кораблей.
- 2) второстепенные задачи: траление, разведка, поиск подводных лодок, сопровождение конвоев, дозорная служба и обеспечение действий Люфтваффе (!).
- 3) операционная зона — Балтийское и Северное моря.
- 4) артиллерийское вооружение: четыре универсальных 105-мм орудия С/32, два спаренных 37-мм полуавтомата С/30;
- 5) торпедное вооружение — как на типе 1937.
- 6) силовая установка — эшелонная; скорость — 35 уз, дальность плавания 2400 миль 19-узловым ходом.

Иными словами, в отличие от миноносцев типов 1935 и 1937, задумавшихся как «супер-шнелльботы», новые корабли, обозначавшиеся как тип 1939, создавались

Спуск на воду миноносца Т-30, 13 марта 1943 г.
Внизу слева: Т-24 (на переднем плане), Т-25 и Т-26 на достройке в Эльбинге, 1942 г.
Внизу справа: Т-29 на стапеле незадолго до спуска на воду, конец 1942 г.





Фотография верфи «Шихау», сделанная британским самолетом-разведчиком 1 августа 1942 г. В это время на предприятии полным ходом шли работы на миноносцах типа 39: Т-25 (А), Т-24 и Т-26 (В), Т-29, Т-27 и Т-28 (С; слева направо), Т-33, Т-31, Т-32 и Т-30 (D; слева направо). Объект Е не идентифицирован; F — миноносец Т-7 в сухом доке

для действий в составе флота, фактически на замену крайне неудачным «флотским эскортным кораблям» (Flottenbegleiter) типа «F» что отразилось в выделении их в особый подкласс «флотских миноносцев» (Flottentorpedoboote). Союзники идентифицировали их как тип «Эльбинг», а затем это название перекочевало в военно-историческую литературу.

Под впечатлением от характеристик проекта, командование флота намеревалось заказать серию из 39 единиц, отме-

нив строительство миноносцев предыдущей серии. 10 ноября 1939 г. первые девять кораблей были заказаны фирме «Шихау» в Эльбинге, получив строительные номера S1481 — S1489. Заказ на Т-31 — Т-48 планировалось передать концерну «Дешимат», а на Т-49 — Т-52 — фирме «Германияверфт» (Киль). Строители Т-53 — Т-60 на первых порах не оговаривались. Война нарушила эти планы. Уже 6 октября 1939 г. Т-37 — Т-60 были исключены из программы. Вслед-

Корабль	Строитель	Стапельный номер	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
Тип 1939						
Т-22	«Шихау», Эльбинг	S1481	10.11.1939*	1.7.1940	20.7.1941	28.2.1942
Т-23	«Шихау», Эльбинг	S1482	10.11.1939*	1.8.1940	14.6.1941	14.6.1942
Т-24	«Шихау», Эльбинг	S1483	10.11.1939*	21.9.1940	13.9.1941	17.10.1942
Т-25	«Шихау», Эльбинг	S1484	10.11.1939**	30.11.1940	1.12.1941	12.11.1942
Т-26	«Шихау», Эльбинг	S1485	10.11.1939**	10.5.1941	26.3.1942	27.2.1943
Т-27	«Шихау», Эльбинг	S1486	10.11.1939**	2.7.1941	20.6.1942	17.4.1943
Т-28	«Шихау», Эльбинг	S1487	10.11.1939**	24.9.1941	8.10.1942	19.6.1943
Т-29	«Шихау», Эльбинг	S1488	10.11.1939**	12.12.1941	16.1.1943	21.8.1943
Т-30	«Шихау», Эльбинг	S1489	10.11.1939**	10.4.1942	13.3.1943	24.10.1943
Т-31	«Шихау», Эльбинг	S1513	20.1.1941	29.6.1942	22.5.1943	5.2.1944
Т-32	«Шихау», Эльбинг	S1514	20.1.1941	27.10.1942	17.4.1943	8.5.1944
Т-33	«Шихау», Эльбинг	S1515	20.1.1941	20.1.1943	4.9.1943	16.6.1944
Т-34	«Шихау», Эльбинг	S1516	20.1.1941	5.3.1943	23.10.1943	12.8.1944
Т-35	«Шихау», Эльбинг	S1517	20.1.1941	20.4.1943	12.12.1943	7.10.1944
Т-36	«Шихау», Эльбинг	S1518	20.1.1941	10.6.1943	5.2.1944	9.12.1944

* Первоначально заказаны 5.10.1938 как миноносцы типа 1937.

** Первоначально заказаны 30.3.1939 как миноносцы типа 1937.

**Спуск на воду
Т-36 — последнего
миноносца
типа 1939,
5 февраля 1944 г.**



Описание конструкции

Корпус

По сравнению с предшественниками, миноносцы типа 39 знаменовали собой значительный рост водоизмещения (на 65%) и размеров, да и визуально казались гораздо крупнее, так как отпала потребность в сведении силуэта к минимуму. В целом корабли выглядели изумительно красиво и пропорционально. Гладкий корпус с изящным вздернутым «атлантическим» форштевнем и две широко разнесенные, слегка наклоненные к корме трубы делали их воплощением стремительности.

Полное водоизмещение по проекту на февраль 1940 г. составляло 1668 т, с полным комплектом мин на борту оно возрастало до 1733 т. Прочность корпуса рассчитывалась исходя из значения 1750 т — считалось, что этот предел водоизмещения не будет превышен. Форма корпуса в общих чертах повторяла предыдущие проекты, но без «водяного клина» в корме. Для улучшения мореходности высота борта была доведена до британского стандарта и составляла 5,3 м или 1/20 длины корабля. Поперечная метацентрическая высота при нормальном водоизмещении составляла 0,75 м. Для увеличения осадки на 1 см требовалось 7,214 т нагрузки.

Корпус, как и на ранних типах, сохранил продольно-поперечную схему набора, но был усилен. Толщина обшивки на ширестреке достигала 10 мм, днища — 6,7 мм, бортов — 5,5 мм, верхней палубы — 4 мм, а палубные стрингеры были усилены до 8 мм. Второе дно имелось на протяжении 67% длины корабля, толщина его внутренней обшивки составляла 6—6,5 мм. Общий вес корпуса достигал 32% от полного водоизмещения. Водонепроницаемые переборки делили его на 13 отсеков.

В отношении мореходности и маневренности миноносцы типа 39 зарекомендовали себя с лучшей стороны. Даже ус-

ствие загруженности верфей, недостатка материалов и квалифицированных рабочих заказ на Т-31 — Т-36 был задержан до 20 января 1941 г., причем его также передали «Шихау». До конца 1942 г. в строй вошло всего четыре флотских миноносца, еще пять было построено в 1943 г. и шесть — в 1944 г., причем последний был сдан всего за шесть месяцев до поражения Германии. Общие финансовые затраты на строительство 15 кораблей составили 84 869 тыс. марок.

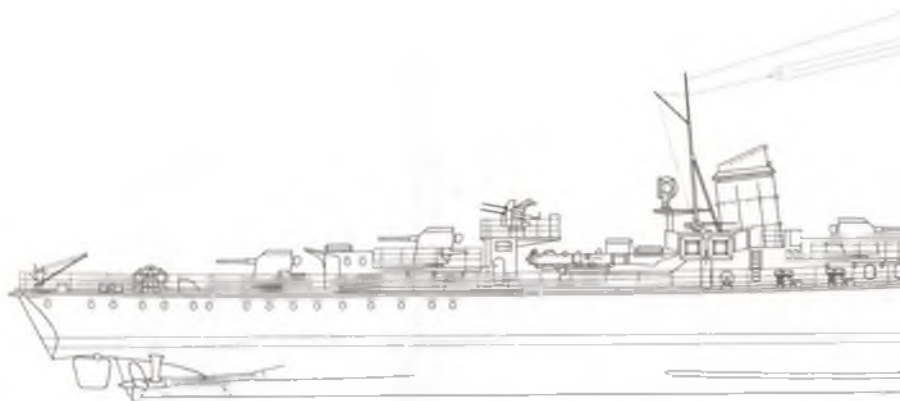
тановка дополнительного вооружения и высоко расположенного оборудования не оказали существенного влияния на мореходные качества кораблей. Советские моряки, принявшие трофейный Т-33, отмечали, что на переходе из Вильгельмсхафена он шел в 6—7-балльный шторм лагом к волне и почти не принимал воду на палубу. В целом же его мореходность оценивалась выше, чем у любого из эскадренных миноносцев ВМФ СССР.

Силовая установка

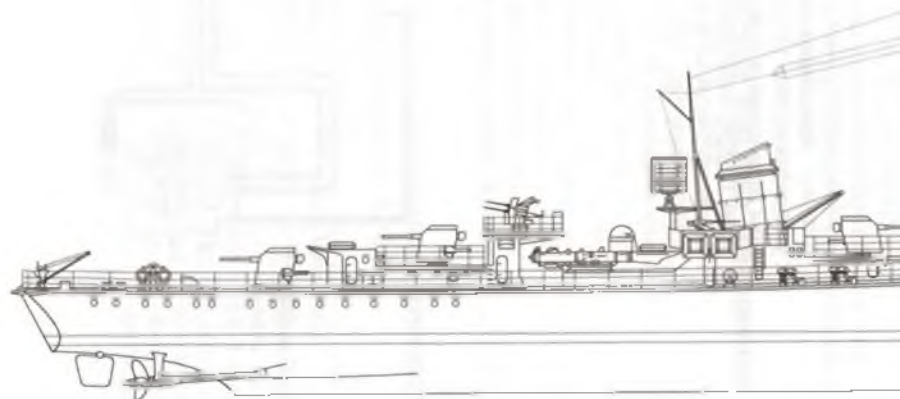
«Изюминкой» проекта стало эшелонное размещение силовой установки, никогда ранее не применявшееся на немецких эсминцах и миноносцах. Две группы машинно-котельных отделений занимали V—VI и VIII—IX отсеки, между ними в VII отсеке располагались артиллерийский и торпедный погреба, помещение вспомогательного котла и торпедного компрессора. При этом оба эшелона имели совершенно независимые кольцевые магистрали, подводящие питание к каждому ТЗА от котлов своей группы. Такая схема существенно повышала живучесть, однако исключала возможность подключения котлов одного эшелона к турбинам другого.

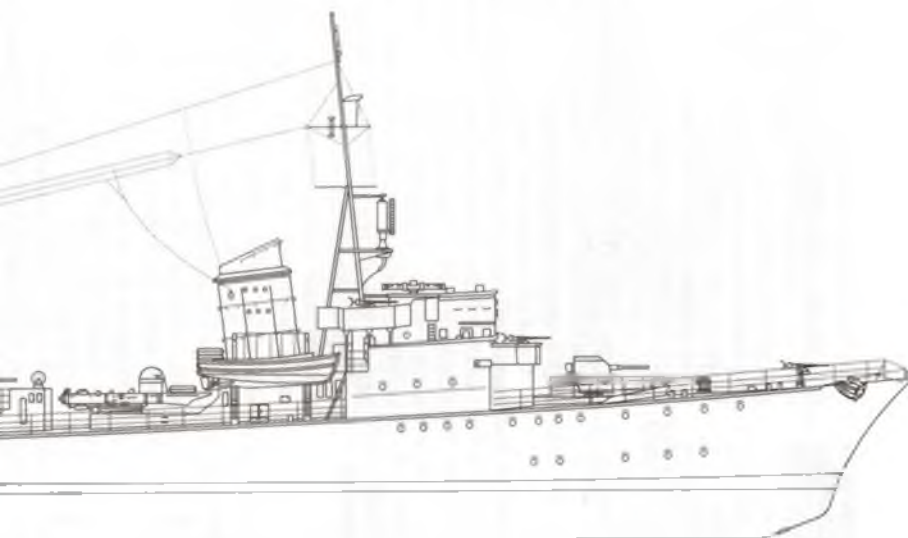
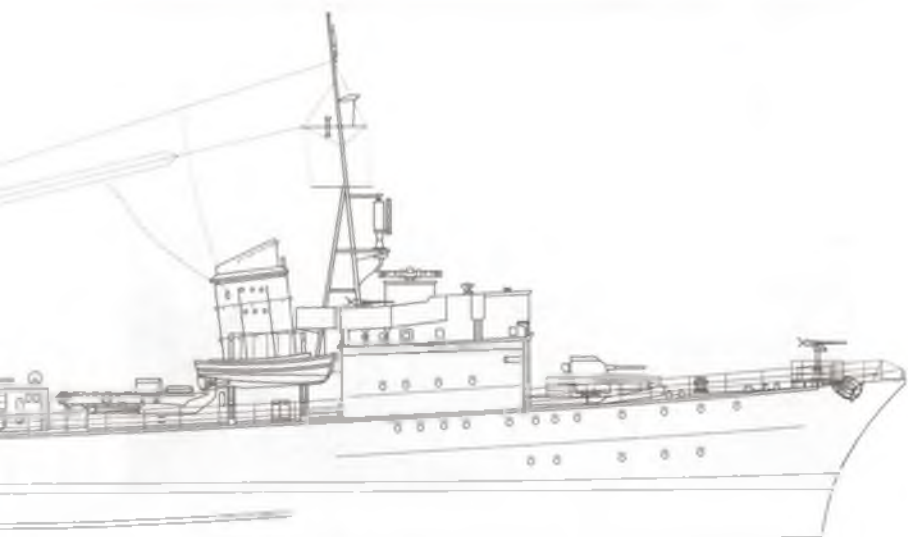
Хотя по составу энергетическая установка практически не претерпела изменений по сравнению с предшественниками и включала в себя четыре котла и два турбозубчатых агрегата системы Вагнера, ее тепловая схема подверглась дальнейшему усовершенствованию, направленному на повышение экономичности. Это достигалось, главным образом, за счет каскадного включения вспомогательных механизмов. Теперь свежим паром запитывались только турбогенераторы и вспомогательные механизмы котельных отделений, а отработавший в них пар давлением 11 атм. использовался вспомогательными механизмами в турбинных отделениях.

Миноносец Т-22, (тип 1939), весна 1942 г.



Минаносец Т-31, (тип 1939), лето 1944 г.





Установленные на флотских миноносцах котлы «Вагнер-Шихау» имели длину 4790 мм, ширину 3300 мм и высоту с воздухоподогревателями 5975 мм. Воздух к котлам подводился открытым способом. Нормальная рабочая температура пара была снижена до 400—415°C, но на экономическом ходу предусматривался режим работы на еще более низкой температуре 370°. Площадь поверхности нагрева составляла 178 м², вес котла без воды — 26,3 т, производительность — 37 т/ч.

Свежий пар от котлов поступал к главным турбинам, турбогенераторам и вспомогательным механизмам котельных отделений. От главных турбин отработавший пар направлялся в главный холодильник. Скапливавшийся там конденсат забирался насосом и прокачивался через холодильник главного эжектора и обратный охладитель, где подогревался, и поступал в деаэратор атмосферно-смесительного типа. В деаэраторе конденсат смешивался с отработавшим паром от вспомогательных механизмов и конденсатом от подогревателя питательной воды, подогревался до 103°C и освобождался от воздуха. После чего он снова проходил через обратный охладитель, охлаждаясь до 95°, и поступал в питательный блок, нагнетавший питательную воду в котел через поверхностный водоподогреватель, где ее температура повышалась до 165°.

Питательные насосы марки «Бюкнер-Манис» производительностью до 50 т/ч устанавливались по два в каждом котельном отделении и приводились отработавшим паром давлением 10 атм. Циркуляционные насосы конденсаторов производительностью 300 т/ч — насыщенным паром давлением 11 атм. Четыре топливных насоса обеспечивали подачу 4 т мазута в час к каждому котлу и создавали на форсунках давление в 28 атм. Имевшиеся на кораблях опреснители фирмы «Шмидт унд Зоне» на ходу корабля работали в непрерывном режиме, обеспечи-

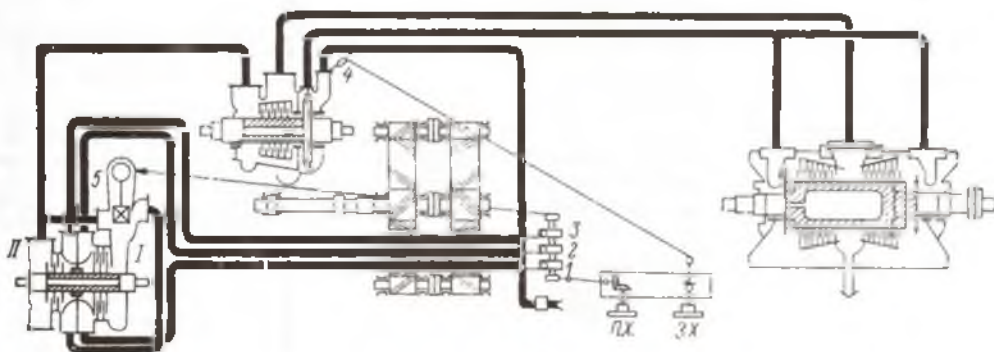


вая подачу 20 тонн пресной воды в час. Для борьбы с накилью, на одну тонну питательной воды добавлялось 10—20 кг антинакилина (тринатрийфосфат).

Турбозубчатые агрегаты системы Вагнера состояли из активной турбины высокого давления с параллельно-последовательным протоком пара (первая часть — двойное колесо Кертиса и три ступени Рато, вторая — четыре ступени Рато), однопроточной активной турбины среднего давления (шесть ступеней Рато), двухпроточной реактивной турбины низкого давления (по 11 ступеней в каждом протоке), турбины высокого давления заднего хода (двухвенечное колесо Кертиса), располагавшейся в одном корпусе с ТСД переднего хода, и двухпроточной турбины низкого давления заднего хода (по одной ступени Рато в каждом протоке), распола-

**Схема управления
турбозубчатого агрегата
миноносца Т-33**

1, 2 и 5 — сопловые клапаны переднего хода; 4 — клапан заднего хода; 5 — переключающий клапан



гавшейся в одном корпусе с ТНД переднего хода. Корпуса турбин высоко-го/среднего и низкого давления располагались по разные стороны от редуктора. Максимальная частота вращения на переднем ходу составляла: ТВД — 9432, ТСД — 8736, ТНД — 5244 об./мин.

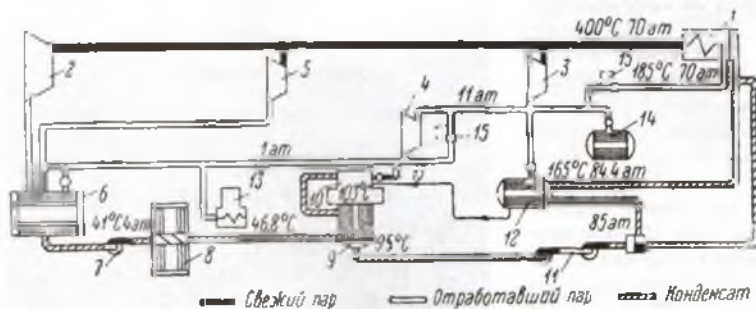
Электроэнергию вырабатывали два турбогенератора мощностью по 80 кВт, находившиеся в машинных отделениях (начиная с Т-31 генератор в кормовом МО не устанавливался), и два дизель-генератора по 160 кВт, занимавшие отдельное помещение позади кормового турбинного отделения. Каждое машинное отделение оборудовалось четырьмя вентиляторами — двумя нагнетательными и двумя вытяжными. Кроме того, на кораблях имелся вспомогательный котел производительностью до 1000 кг/ч при давлении 12—14 атм.

Удельная масса силовой установки составляла 11,765 кг/л.с., расчетный расход топлива — 0,57 кг/л.с. · ч. Корабли приводились в движение трехлопастными гребными винтами диаметром 2,5—2,65 м и весом около 2,6 т. Личный состав электромеханической боевой части включал 54 человека — 1 офицер, 3 фельдфебеля, 16 унтер-офицеров и 34 матроса.

Сохранение мощности на том же уровне, что и на меньшем по размерам типе 1937, при росте водоизмещения привело к снижению скорости на 2 узла даже «на бумаге». При 1450-тонном «конструктивном» водоизмещении (приняты все запасы, кроме топлива (1/3 запаса) и котельной воды) максимальная скорость должна была составлять 34,5 уз при 32 000 л.с.

К июлю 1941 г. в проект были внесены некоторые изменения, учитывавшие опыт войны. Был усилен корпус, численность экипажа со 154 человек доведена до 166 (что, впрочем, не оказалось пределом) и, самое важное, запас топлива увеличен с 300 до 393 т. Полное водоизмещение выросло до 1776 т (1841 т с минами на борту), скорость упала до 33 уз.

Несмотря на принятые меры по повышению общей экономичности силовой установки, во время службы выяснилось, что вспомогательные механизмы, особенно скоростные турбонагнетатели, отнимают на себя большое количество пара из основной магистрали. Котельные отделения не могли обеспечить турбинам необходимое количество пара высокого давления, поэтому Т-33 на мерной миле достиг лишь отметки 31,6 уз, а максимальный продолжительный ход на прак-



Тепловая схема машинно-котельной установки миноносца Т-33

1 — главный котел; 2 — главная турбина; 3 — вспомогательные механизмы котельных отделений; 4 — вспомогательные механизмы турбинных отделений; 5 — турбодинамо; 6 — главный холодильник; 7 — конденсатный насос; 8 — холодильник главного эжектора; 9 — обратный охладитель; 10 — деаэрактор; 11 — питательный блок; 12 — водоподогреватель; 13 — испаритель; 14 — нефтеподогреватель; 15 — автоматические регулирующие клапаны

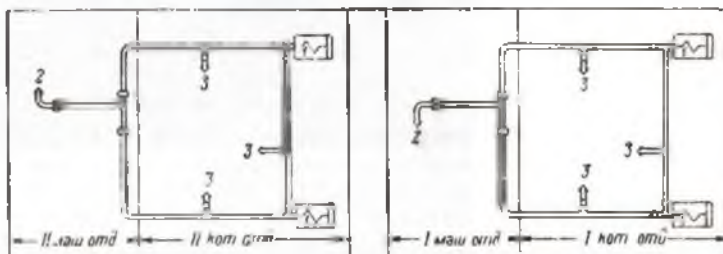


Схема главной паровой магистрали миноносца Т-33

1 — главные котлы; 2 — подвод пара к главным турбинам; 3 — подвод пара к вспомогательным механизмам

Удельный расход топлива миноносцев типов 1935, 1937 и 1939

Удельный расход топлива	Т-12	Т-17	Т-33
Полный ход (мощность ГЭУ 32 000 л.с.), кг/л.с.·час	0,341	0,358	0,380
Крейсерский ход (мощность ГЭУ 4000 л.с.), кг/л.с.·час	0,491	0,608	—
Экономический ход (мощность ГЭУ 2300 л.с.), кг/л.с.·час	—	0,812	0,986

Результаты ходовых испытаний миноносца Т-33 17 октября 1944 г.

Скорость хода, уз.	Мощность ГЭУ, л.с.	Частота вращения винтов, об./мин.	Расход топлива, м³/час
10	600	114	1,95
15	2100	200	2,3
20	5100	270	3,4
25	12 400	354	6,0
30	26 800	453	11,4
31,6	32 000	486	13,5

Вид на носовое орудие и надстройку Т-30, конец 1943 г. На верхнем мостике миноносца уже установлены счетверенные 20-мм автоматы «Фирлинг»

На снимке справа: чистка 105-мм орудия на одном из кораблей второй группы (Т-25 — Т-29)



тике ограничивался 28,5 уз. Для достижения экономической скорости требовалась мощность машин 4300 л.с. вместо ожидавшихся 3940 л.с., результатом чего стало некоторое снижение дальности плавания, составившей на практике 2085 миль на 19 узлах и 765 миль полным ходом.

Вооружение

Благодаря значительно усиленному артиллерийскому вооружению, флотские миноносцы типа 39 стали универсальными кораблями. Главный калибр состоял из четырех 105-мм орудий SK C/32 в новых установках C/32gE с увеличенным до 70° углом возвышения (масса при этом возросла с 6485 до 6750 кг). Одно орудие располагалось на носу, два — в корме, четвертое — в средней части. Последнее имело ограниченный сектор стрельбы.

Средняя надстройка и площадка 37-мм зениток миноносцев Т-35 (слева) и Т-29 (справа). На первом хорошо видна откидная платформа 105-мм орудия №2, а также новые автоматы М/42



что явилось одним из поводов для критики проекта. Зенитное вооружение также было усилено и включало в себя четыре 37-мм зенитки SK C/30 в спаренных установках LC/30, стоявших побортно у второй трубы, счетверенный 20-мм «Фирлинг», располагавшийся выше орудия №3 и имевший почти круговой обстрел (головной Т-22 вышел на испытания без него, но затем автомат был установлен), и два одинарных 20-мм автомата, находившихся на крыльях мостика. Вскоре после вступления в строй головных кораблей на них смонтировали еще по одному 20-мм автомату в носу.

Система управления огнем была примерно такой же, как на эскадренных миноносцах. На верхнем мостике находились 3-метровый дальномер и визир цент-



ральной наводки (Zielgeber) — оба на стабилизированных основаниях. Информация с них поступала в центральный автомат стрельбы (Vorhaltrechter), расположенный в X отсеке на платформе по левому борту. Он вырабатывал данные на углы установки горизонтальной и вертикальной наводки. Для учета бортовой и килевой качки имелась гировертикаль. Основными недостатками системы были невозможность управления зенитным огнем, а также отсутствие второго дальномера для кормовой группы орудий. Зенитные автоматы обслуживались двумя ручными 0,7-мм дальномерами и упрощенным прибором зенитной стрельбы, информация с которого передавалась по телефону. Для управления торпедной стрельбой, как и на предшественниках, служил торпедный прицел TZA-2, но начиная с T-26 стали устанавливать по два таких прибора.

Как и большинство немецких надводных кораблей, флотские миноносцы имели оборудование для минных постановок и могли принимать до 50 мин типа ЕМС. Выход в море с минами на борту допускался при волнении моря не выше 4 баллов, при этом в цистернах должно было находиться не менее 50% топлива, а орудие №4 не могло использоваться. Для защиты от мин имелись параваны-охранители и параванный трал, допускавший использование на скорости до 30 узлов. Противолодочное вооружение, напротив, оставалось довольно слабым: гидроакустические станции GHG и «S-Geraet», 4 бомбомета и 2 кормовых бомбосбрасывателя с относительно небольшим запасом глубинных бомб (30—36 штук).

Набор радиооборудования состоял из ДВ-передатчика мощностью 800 Вт, 200-Ваттного КВ-передатчика, ДВ- и КВ-приемников, всеволнового приемника (рабочие частоты от 15 кГц до 20 МГц), пеленгатора и приемопередатчика СВ- и КВ-диапазона с усилителем, использовавшегося для переговоров в телефонном режиме внутри соединения. Поскольку корабли начали вступать в строй в 1942 г., они изначально оборудовались радиолокационными станциями FuMO-21 (размер антенны 2х4 м, рабочая частота 368 МГц, длина волны излучения 81,5 см, эффективная дальность обнаружения — до 10 миль).

К концу 1942 г. на фок-мачте T-22 появились дипольные антенны станции РТР FuMB-4 «Суматра»: одна почти над козырьком дымовой трубы, вторая — на передней части кронштейна радара.



Обтекатель антенны гидролокационной станции «S-Geraet» миноносца T-35 (вверху) и бортовые бомбометы T-22, 1943 г. (внизу)

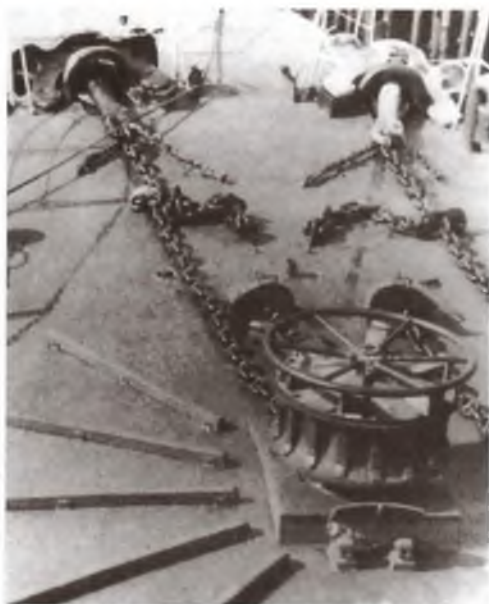


Впоследствии они были сняты и перенесены на позицию чуть ниже «вороньего гнезда» на фок-мачте, будучи обращенными на нос, корму и каждый из бортов. На топе фок-мачты монтировалась антенна станции РТР FuMB-3 «Бали». Вскоре данный состав оборудования стал стандартным для всех кораблей.



Фок-мачта и антенна радиолокационной станции FuMO-21 миноносца T-35

На снимке вверху
справа: оптический
пеленгатор «Цейс-
Икон» на мостике
Т-23, 1943 г. На
заднем плане — мо-
ряк с 70-см ручным
дальномером



Вспомогательное оборудование

Якорное устройство состояло из двух якорей Холла весом по 1100 кг и шпиля, приводимого в действие поршневой паровой машиной мощностью 22,5 л.с. Якорные цепи имели различную длину — правая 250 м, левая 150 м. На корме был установлен паровой брашпиль, использовавшийся как при швартовках, так и для заводки параванов.

Два балансирных руля площадью по 2,6 м², стоявшие в струях винтов, обеспечили миноносцам типа 1939 хорошую



Якорное устройство
(вверху) и гребной
винт (справа) мино-
носца Т-35



управляемость. Корабли имели двойной привод рулей: основной электрический и резервный паровой. Постов управления рулем два — в ходовой рубке и румпельном отделении; система управления — кнопочная. Запасной пост, кроме того, оборудовался аварийным ручным штурвалом.

Штурманское оборудование включало гирокомпас системы «Аншютц», установленный в средней части корпуса перед носовым котельным отделением и снабженный семью репитерами, расположенными в штурманской рубке, на крыльях ходового мостика, на верхнем мостике, на кормовом мостике и в румпельном отделении. На репитерах, находящихся на крыльях мостика, закреплялись оптические пеленгаторы фирмы «Цейс-Икон» с увеличением 7х50. Магнитный компас располагался в ходовой рубке и играл роль вспомогательного. В средней части корабля находился эхолот типа «Атлас-Верке» со шкалой глубин до 125 м, указатель которого выводился в штурманскую рубку. Электрический лаг имел двойную установку — на форштевень и под днищем в средней части. В спокойную погоду обычно использовался форштевень-лаг, а в свежую переключался на донный.

Аварийные средства включали два водоотливных электронасоса производительностью по 30 т/ч, четыре паровых эжектора (по одному в каждом турбинном и котельном отделениях) производительностью по 100 т/ч и один электрический пожарный насос. Давление воды в пожарной магистрали — 6 атм. В каждом отсеке имелся набор огнетушителей, а в котельных отделениях — большие «пеногоны». От парового и углекислотного огнетушения на этих миноносцах немцы отказались, как от не оправдавшего себя.

Набор корабельных плавсредств включал один моторный катер (мощность двигателя 50 л.с.), один 10-весельный ял и один 2-весельный тузик.

Экипаж

Экипаж миноносцев типа 1939 по штату состоял из 206 человек, в том числе 8 офицеров. В годы войны численность команды, как правило, увеличивалась, однако число офицеров при этом сокращалось — кадры поглощал подводный флот. Поэтому обычно на кораблях имелось всего по пять офицеров: командир, три вахтенных офицера и старший инженер-механик. Лишь на Т-35 в начале 1945 года офицерский состав насчитывал семь человек, включая двух фенрихов-стажеров.

Экипаж размещался традиционно: офицеры — в шести одноместных каютах, фельдфебели — в четырех двухместных, унтер-офицеры — в кубрике на 10 человек. Матросские кубрики были оборудованы трехъярусными съемными койками, а в дневное время оставались свободными от мебели, обеспечивая свободный доступ к бортам. По опыту эксплуатации Т-33 в советском флоте имелись жалобы на крайнюю стесненность кают-компаний и отсутствие в ней естественного освещения.

Организация службы на кораблях Кригсмарине существенно отличалась от таковой в советском флоте. Весь экипаж миноносцев был расписан по четырем дивизионам: 1-й — артиллерийский, 2-й — торпедный, 3-й — зенитный, 4-й — машинный. Во главе дивизиона стоял один из офицеров корабля. Как правило, торпедным дивизионом командовал 1-й вахтенный офицер: артиллерийским — 2-й, зенитным — 3-й, но встречались и исключения. Нередки были и случаи, когда из-за нехватки штатных офицеров командование артиллерийским и зенитным дивизионами возлагалось на одного вахтенного начальника. На корабле несло две вахты, причем в базе они были четырехчасовыми, а в море — двухчасовыми.

Внешние различия. Модернизации

Если миноносцы типов 35 и 37 практически не имели внутрисерийных различий, то у типа 39 они были, хотя и в самом минимальном объеме. Так, начиная с Т-26, размер носовой надстройки несколько уменьшили, образовав перед ходовой рубкой небольшую площадку, куда впоследствии стал монтироваться дополнительный 20-мм автомат. В таком виде достроили пять единиц, а на Т-31 — Т-36 форму этой площадки видоизменили — теперь на ней размещалось уже два автомата. Для упрощения технологии постройки, начиная с Т-30, корпуса миноносцев не имели скулового излома в носовой части.



Относительно немногочисленные военные модернизации «флотских» миноносцев были направлены на усиление зенитного вооружения и усовершенствование радиолокационных средств. В январе-феврале 1944 г. миноносцы 4-й флотилии (Т-24, Т-27, Т-28 и Т-29) были оснащены станциями РТР FuMB-7 «Наксос» и FuMB-8 «Ванц G», а также 2-метровыми дальномерами вместо кормового прожектора. Все они, а также Т-30 и Т-31 из 6-й флотилии, получили по два дополнительных 20-мм «фирлинга» на крылья мостика.

К середине 1944 г. одинарные автоматы на мостиках большинства миноносцев были заменены спаренными. На новых кораблях (Т-31 — Т-36) вместо кормового прожектора монтировалась антенна радара FuMO-63 «Хохентвайль», а Т-23 и Т-28 получили ее во время ремонта.

По программе «Барбара» флотским миноносцам предполагалось дать следующее зенитное вооружение:

Внешние различия в форме носовых надстроек «флотских» миноносцев хорошо заметны на этих фотографиях Т-22 весной 1942 г. (вверху) и Т-35 летом 1945 г. (внизу). Последний несет 37-мм автоматы на крыльях мостика и спаренные 20-мм автоматы перед ходовой рубкой



Т-22 на якорной стоянке в Гавре, 9 августа 1943 г.



— два спаренных 20-мм автомата LM/44 побортно перед носовой надстройкой;
 — два одинарных 37-мм автомата M/42 на крылья мостика;
 — два спаренных 37-мм автомата M/42 взамен кормового «Фирлинга» и торпедного аппарата;
 — два спаренных 37-мм автомата M/42 вместо прежних С/30;
 — два спаренных 20-мм автомата LM/44 на корму побортно на минные рельсы.

К тому времени в строю оставалось лишь пять миноносцев (Т-23, Т-28, Т-33, Т-35 и Т-36), и ни один из них не прошел модернизацию в полном объеме. Например, Т-35 получил два 37-мм автомата M/42 на верхний мостик и два спаренных 20-мм на нижний; а Т-36 — только две 20-мм «спарки» перед носовой надстройкой. При этом на этой паре заменили 37-мм зенитки С/30 на автоматические M/42, но на Т-36 до последнего момента отсутствовал кормовой торпедный аппарат.



Полученный по репарациям американцами Т-35 на испытаниях близ Бостона, август 1945 г.



Т-35 (справа) и один из «флотских» миноносцев второй группы (Т-25 — Т-29) в сухом доке — хорошо видны различия в форме форштевня

Кораблестроительные элементы флотских миноносцев

	Тип 1939	Тип 1941
Водоизмещение, т:		
стандартное	1294	1493
нормальное	1488	1754
полное	1754	2155
Размерения, м:		
длина наибольшая	102,5	106,0
по ватерлинии	97,0	102,0
ширина	10,0	10,7
осадка	2,6/3,25	2,94/3,72
Энергетическая установка		
число котлов, тип	4 Вагнера	4 Вагнера
давление пара, кг/см ²	70	70
температура пара, °С	400	?
число валов, тип ТЗА	2 Вагнера	2 Вагнера
мощность, л.с.	32 000	40 000
мощность генераторов, кВт	400*	
Скорость, уз	33	34
Запас топлива максимальный, т:**	393	582
Дальность плавания, миль (при скорости, уз)	2085 (19)765 (31)	2800 (19)(проектная)
Вооружение:		
число орудий х калибр, мм	4x105 (220)	4x105 (?)
(запас снарядов на орудие)	4x37 (2000)	6x37 (2000)
	6x20 (2000)	8x20 (2000)
торпедные аппараты х трубы — калибр, мм	2x3 — 533	2x3 — 533
глубинные бомбы	32	
мины	50	50
Экипаж, чел. (в т.ч. офицеры)	206 (8)	206 (8)

Примечания:

* На Т-31 и последующих кораблях — 320 кВт.

** Запас топлива и дальность плавания приводятся по версии М. Уитли. Согласно справочнику Э. Гренера, запас топлива у миноносцев типа 1939 составлял 374 т.

«Лебединая песня» — тип 1941

После принятия амбициозной программы массового строительства миноносцев типа 39 дальнейшие работы по кораблям данного класса на германских верфях были временно приостановлены. В 1940 году, после захвата судостроительных предприятий Нидерландов, предполагалось развернуть там постройку крупных миноносцев типа 40 с использованием силовых установок и агрегатов, предназначенных для голландских эсминцев. Обстоятельства военного времени сложились так, что ни один из этих, безусловно, удачных кораблей не успел войти в строй.

Программа строительства миноносцев на отечественных верфях получила второе дыхание в 1942 г. Новый проект, обозначенный как «Флотский миноносец типа 1941», являлся модификацией типа 1939. Наиболее заметным внешним отличием стала дополнительная секция носовой надстройки между орудием №1 и ходовой рубкой, на которой разместился третий 37-мм полуавтомат С/30.* Длина по ватерлинии возросла на 5 м, полное водоизмещение составило 2190 т. Основным же отличием от предшественников стала увеличенная до 40 000 л.с. мощность силовой установки, что было призвано устранить главный недостаток миноносцев типа 39 — невысокую скорость. У новых кораблей она должна была составить 34 уз. Запас топлива был увеличен на 48%, что сулило солидную прибавку к дальности.

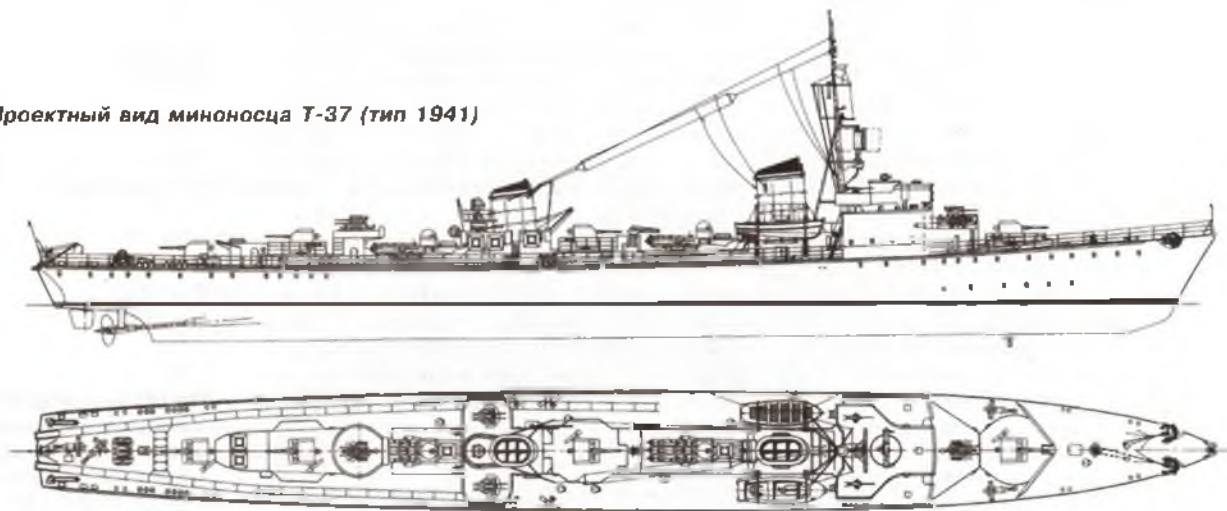
* Впоследствии устаревшие полуавтоматы С/30 в проекте были заменены полностью автоматическими 37-мм пушками М/42.

Система управления артиллерийским огнем практически не отличалась от применявшейся на типе 39, но в системе управления торпедной стрельбой имелись отличия, упрощавшие конструкцию, однако не способствовавшие повышению эффективности: торпедные прицелы ТЗА-2 не имели стабилизации, упрощенный пост управления торпедной стрельбой лишился способности работать в полностью автоматическом режиме, силовой привод торпедных аппаратов был не электрическим, а гидравлическим.

По усовершенствованному проекту первоначально предполагалось построить шесть миноносцев. Заказ на турбины для них был выдан «Шихау» в августе 1941 г., однако сами корабли были заказаны только 25 ноября 1942 г. Головной Т-37 должен был сдаваться флоту к 30 декабря 1944 г., остальные — с интервалом в 4-6 недель. Окончание строительства всей серии намечалось на 17 июля 1945 г.

Действительность оказалась намного суровее. До конца 1943 года удалось заложить четыре корабля, строительство шло медленно. В январе 1945 г., когда к Эльбингу подошли советские войска, немцы решили эвакуировать Т-37 — Т-40, находившиеся в высоких степенях готовности. Т-37 был переведен в Бремен на верфь концерна «Дешимаг» и 9 марта по распоряжению ОКМ включен в список первоочередных объектов достройки. Работы на нем не прекращались, но завершить их не удалось. К моменту капитуляции Германии готовность корабля составляла 97%. Он был захвачен американцами в Бремерхафене и затоп-

Проектный вид миноносца Т-37 (тип 1941)



Корабль	Строитель	Стапельный номер	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
Тип 1941						
T-37	«Шихау», Эльбинг	S1538	25.11.1942	14.8.1943	29.4.1944	—
T-38	«Шихау», Эльбинг	S1539	25.11.1942	11.10.1943	17.6.1944	—
T-39	«Шихау», Эльбинг	S1540	25.11.1942	8.11.1943	22.7.1944	—
T-40	«Шихау», Эльбинг	S1541	25.11.1942	27.12.1943	2.9.1944	—
T-41	«Шихау», Эльбинг	S1542	25.11.1942	21.2.1944	12.9.1944	—
T-42	«Шихау», Эльбинг	S1543	25.11.1942	27.3.1944	10.10.1944	—

лен в 1946 году. T-38 и T-39 отбуксировали в Киль. Готовность первого составляла 84% (установлен всего один редуктор, отсутствовали котлы и турбины), второго — 76%. Их недостроенные корпуса 10 мая 1946 г. были затоплены англичанами в Скагерраке. Находившийся в более низкой степени готовности T-40 немцы попытались отбуксировать из Готенхафена в Эккернафёрде, погрузив на него дюжину взрывающихся катеров типа «Линзе», но 12 марта он сел на мель севернее Дандига и был разобран на месте в мае 1946 г.

12 июня 1943 г., спустя полгода после заказа первой серии, был выдан второй — на шесть миноносцев (T-43 — T-48), за которыми 11 января 1944 г. последовали еще три (T-49 — T-51). Зенитное вооружение этих кораблей при неизменном количественном составе должно было измениться качественно. Их предполагалось оснастить командно-дальномерными постами, стабилизированными в трех плоскостях, а также заменить 37-мм автоматы С/30 более современными М/42.



Закладка T-43 — T-45 была произведена между 19 февраля и 19 июня 1944 г. Работы на остальных миноносцах не продвинулись даже до этой стадии — нет никаких свидетельств того, что хоть один из них был заложен.

Недостроенный миноносец типа 1941 (T-38 или T-39) в Киле, май 1945 г.

Общая оценка проекта

Германские миноносцы, строившиеся в годы Второй мировой войны, имели общий генезис развития и создавались на единой «элементной базе», но настолько различались ТТЗ проектов и, как следствие, по боевым качествам, что оценивать каждую из групп (типы 35/37 и 39/41) нужно самостоятельно. Различия же между типами внутри самих групп были настолько незначительными, что в отдельной оценке не нуждаются.

Корабли типа 35/37 вряд ли можно назвать удачными, но, как ни странно, меньше всего в этом виноваты конструкторы. Они были вынуждены разрабатывать проект в жестких рамках технического задания, основанного на изначально порочной концепции «миноносца-супершнелльбота». Последняя предопределила основные недостатки кораблей — исключительно несбалансированное вооружение и малую мореходность, обусловленную требованием всемерного уменьшения силуэта.

Нельзя пройти мимо того факта, что в отечественной литературе с подачи А. В. Платонова утвердилась иная трактовка назначения типа 35/37, согласно которой «...это был эскортный корабль, а торпеды у него предназначались для самообороны... Считалось, что сам факт наличия на кораблях охранения торпедного оружия во многом будет сковывать действия крейсеров противника [с их стороны немцы видели наибольшую угрозу для своего судоходства], да и для кораблей такого размера торпеды являлись единственным оружием, которое реально может нанести действительный ущерб большому артиллерийским кораблям».* Такая оценка, данная апостериори, не подтверждается ни известными документами, ни самим характером боевого применения.

* Платонов А. В. Корабли ВМС Германии 1939—1945 гг. Ч. 2. — СПб., 2007.

Распределение весовых нагрузок

Корабль	T-5	—	T-26	T-31
Тип	1935	1937	1939	1939
Дата	9.9.1940	20.8.1940	26.1.1943	29.4.1944
Корпус	310,6	287,74	571,52	559,56
Главные механизмы	316,8	311,47	346,53	344,3
Вспомогательные механизмы	59	54,87	60,41	58,08
Артиллерия	8,5	9,05	65,89	62,84
Торпедные аппараты	21,1	19,6	24,4	24,75
Судовые системы и устройства	85,7	90,2	125,61	134,14
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	801,7	781,76	1227,47*	1195,54
Боеприпасы	6,4	7,07	41,34	42,91
Торпеды	12,3	12,33	10,53	10,58
Оборудование	11,6	12,72	21,76	21,99
Экипаж	9	8,85	13,88	14,25
Вода и провизия	18,2	18,18	18,39	18,45
СТАНДАРТНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	859,2	840,94	1333,37	1303,72
Вода для котлов	22,4	21,07	15,43	15,43
Топливо	97,8	99,72	153,03	153,29
Дизельное топливо	3	2,14	5,84	5,84
Машинное масло	3,4	4,94	5,27	5,27
КОНСТРУКТИВНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	985,8	968,81	1512,94	1485,55
Вода для котлов	23,7	15,58	25,45	25,45
Топливо	92,4	100,13	221,42	220,68
Дизельное топливо	3	2,14	6,9	6,96
Машинное масло	3,4	4,94	7,9	7,9
ПОЛНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	1108,3	1091,6	1780,73**	1771,28***

Примечания:

* Включая 16,72 т балласта.

** Включая 22,78 т резервной воды

*** Включая 24,74 т резервной воды

Помимо Германии, увлечением миноносцами в 30-е годы переболели также Италия, Франция и Япония. Все их образцы разрабатывались в рамках договорного 600-тонного лимита и имели ярко выраженную эскадрную специализацию, хотя на них для самообороны действительно сохранялось несколько торпедных аппаратов.* Сравнение с зарубежными аналогами будет никак не в пользу германских миноносцев. Имея примерно на треть большее водоизмещение, они не обладали заметным преимуществом ни в скорости, ни в дальности плавания, ни в мореходности, ни даже в вооружении. На последнее у кораблей типа 1935 приходилось 8,8% стандартного водоизмещения (у типа 39 — 13,4%), тогда как у японского миноносца «Томодзуру» до модернизации — 22,7%, после модернизации — 10,0%. Иными словами, «лишнее» водоизмещение было растрачено немецкими конструкторами не лучшим образом. Значительную его долю «съедали» вспомогательные механизмы, а также весьма развитая для ко-

раблей таких размеров система управления торпедной стрельбой, оправданная в рамках их первоначального назначения, но фактически проплававшая на них мертвым грузом.

Разительный дисбаланс между наступательными и оборонительными возможностями «тридцать пятых» сыграл с ними злую шутку. В реальной обстановке их мощным торпедным батареям так и не нашлось применения. Известен лишь один за всю войну случай использования ими торпед (Т-10 в октябре 1942 г.), да и тот имел место в оборонительном, а не в наступательном бою. Попытки возложить на них более широкий круг задач, не меняя состава вооружения, были обречены на провал. Не случайно в отчетах самых разных командных инстанций, в подчинении которых миноносцы типа 35/37 действовали в 1944—1945 гг. в Балтике, рефреном звучат жалобы на ограниченность их применения, поскольку

* К проблеме создания боевого корабля ограниченное водоизмещение наиболее продуктивно подошли японские конструкторы. За счет снижения скорости до 28,5—30 уз, они довели дальность плавания до 4—9 тыс. миль, при этом вооружение состояло из трех 120-мм орудий и такого же числа 533-мм торпедных аппаратов.



по мощи артиллерии они уступают даже советским тральщикам типа «Фугас».

Исходя из совсем иных принципов разрабатывался проект флотских миноносцев. Они были призваны стать универсальными эскортными кораблями, способными при необходимости решать и наступательные задачи. Не случайно Х.-Г. Прагер отмечает, что флотские миноносцы приравнялись к эсминцам, да и по водоизмещению тип 39 приблизился к британским «алфавитам» довоенной постройки, а тип 41 даже превзошел их. И все-таки, несмотря на многолетний опыт строительства, эксплуатации и даже некоторый боевой действий, корабли получились не слишком удачными. При размерах и водоизмещении фактически таких же как и у «алфавитов», они проигрывали им и в артиллерии, и в скорости хода. Еще более слабыми «эльбинги» представляются в сравнении с эсминцами, строившимися в Англии в годы войны. В этом нет ничего удивительного — задание на проектирование миноносца типа 39 предусматривало создание эскортного корабля для службы при эскадре, где его артиллерия вела бы огонь почти исключительно по воздушным целям (правда, эффективность такого их применения вызвала определенные сомнения — на кораблях устанавливались лишь самые примитивные приборы управления огнем зенитной артиллерии).

Фактически же, к тому времени, как новые миноносцы начали вступать в строй, немецкая эскадра уже не помышляла о дальних походах, а отставившись во фьордах под защитой береговых зенитных батарей. В этих условиях коман-

дование направило «эльбинги» в Ла-Манш, а затем в Балтийское море для решения задач, к которым они совершенно не были предназначены — ночное конвоирование ценных судов, что подразумевало постоянные боевые столкновения с британскими легкими силами, или обстрел береговых целей на балтийском побережье, для чего четыре орудия 105-мм калибра были явно недостаточными. Пытаясь решать несвойственные задачи, миноносцы проекта 39 очень скоро понесли весьма тяжелые потери. По средней продолжительности нахождения в строю они уступали кораблям обоих предшествующих типов.* Такое положение дел выглядит во многом парадоксальным, поскольку именно на «эльбингах» немецким конструкторам удалось наконец-то избавиться от многих «детских болезней», связанных с низкой надежностью энергетической установки и плохими мореходными качествами. Это еще раз подчеркивает ту простую мысль, что мало просто создать хороший корабль, а нужно еще и правильно спрогнозировать тот круг задач, который ему предстоит решать в будущей войне. В последнем вопросе немецкие адмиралы оказались явно не на высоте, что лишний раз подчеркивает справедливый, но немодный в последнее время тезис об авантюризме, допускавшемся гитлеровским руководством вообще и в вопросах строительства флота в частности.

**Миноносцы типа 35
у западного побережья
Франции**

* Для миноносцев типа 35 этот показатель составляет более 51 мес., типа 37 — 39 мес., типа 39 — всего 13 мес. Для сравнения: у кораблей довоенных типов средняя продолжительность службы в годы войны составила 35,6 мес.

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Кузница кадров Рейхсмарине

Миноносцы типа «Мёве» и «Вольф» стали первой крупной серией кораблей, построенных в Германии после поражения в мировой войне, поэтому их спуск на воду обставлялся с особой торжественностью, свидетельствовавшей о возрождении флота. 1 октября 1926 г. был поднят флаг на головном «Мёве», первым командиром которого стал капитан-лейтенант Эрнст Фишер. Правда, испытания корабля омрачились трагедией. 23 ноября произошла авария фланца трубы отработанного пара конденсатора носовой турбины; 9 человек получили ожоги, пятеро из них впоследствии скончались. В ночь на 19 декабря 1928 г. произошел инцидент с другим кораблем серии. В условиях сильного тумана «Альбатрос» столкнулся в устье р. Яде с рыболовецким катером «Меркур», который затонул; 2 человека погибли.

К концу 1929 года в строю находились все двенадцать единиц. Будучи самыми современными кораблями Рейхсмарине, миноносцы типа 23/24 стали настоящей «кузницей кадров». На них отработывалась новая тактика и воспитывалось новое поколение моряков, ставшее впоследствии ядром экипажей крупных эсминцев. Среди их командиров можно найти немало офицеров, ставших известными в годы Второй мировой войны и нередко поднимавшихся до высоких постов. В частности, первым командиром «Грайфа», а затем «Вольфа» был капитан-лейтенант Вильгельм Меедзен-Болькен (в 1942 году — командир броненосца «Ад-

мирал Шеер» во время рейда в Карское море, в 1945-м — командующий всем германским надводным флотом).

Немногочисленные военно-морские силы Германии к концу 20-х годов делились на действующий флот и морские станции Северного и Балтийского морей. Действующий флот состоял из трех-четырех броненосцев, четырех-пяти крейсеров и соединений миноносцев — число последних варьировалось от 29 до 18 единиц. Старые корабли постепенно заменялись новыми или перестроенными, прошедшими серьезную модернизацию. Первыми полностью обновились крейсерские силы, а к началу кампании 1930 г. соотношение между старыми и новыми миноносцами изменилось в пользу последних.

Организация миноносных сил в то время базировалась на системе, разработанной еще до начала Первой мировой войны. Основным тактическим соединением являлась полуфлотилия, состоявшая из 4 кораблей. Две полуфлотилии объединялись во флотилию, являвшуюся скорее административным, чем тактическим формированием.

Из командиров полуфлотилий вышло немало адмиралов (Бём, Шнивинд, Лютьенс, Циллиакс, Куммец), один из них взлетел на самый верх флотской иерархии. Речь идет о Карле Дёнице, который с 24 сентября 1928 по 29 сентября 1930 г. в чине корветтен-капитана командовал 4-й полуфлотилией. Хотя служба в «морской кавалерии», по сло-



«Фальке» в гавани Вильгельмсхафена, конец 1920-х гг.



В довоенный период миноносцы типа 23/24 интенсивно использовались для подготовки кадров. На снимке слева миноносцы «Альбатрос» и «Кондор» пересекают строй броненосцев во время маневров, начало 1930-х гг.



С л е в а: миноносцы 4-я полуфлотилии в море. Главным идет «Грайф», за ним — «Мёве», «Кондор» и «Фальке». В н и з у: те же корабли в базе. За ними у причала видны миноносцы типа 24, на заднем плане — модернизированные броненосцы «Шлезинген» и «Шлезвиг-Гольштейн»

вам его биографа В. Гёрлица, была не в характере Дёница, он с головой ушел в работу. В ходе учений он отрабатывал тактические приемы, очень напоминавшие те, что использовали позже немецкие подводные лодки во время атак из надводного положения. На осенних маневрах 1929 г. Дёниц отличился, «уничтожив» конвой условного противника, и именно тогда на него обратил внимание командующий разведывательными силами контр-адмирал Вальтер Гладиш, руководивший тайной подготовкой к подводной войне...

Состав флотилий не был постоянным. Служба миноносцев в составе действующего флота периодически чередовалась с выводом в резерв для ремонта или модернизации, что позволяло поддерживать высокий уровень боеготовности соединений без ущерба для состояния материальной части. При этом экипаж выводившегося в резерв корабля зачастую переводился на однотипный действующий. Подобного рода ротация была широко

распространенным явлением для германского флота того времени. Офицеры находились в должности командира миноносца в среднем один-два года, нередко за несколько лет успевая сменить по три корабля.



«Вольф» вскоре после вступления в строй. На миноносце еще отсутствуют зенитные автоматы, а щиты орудий имеют форму, аналогичную кораблям предыдущего типа. Литерное обозначение **WO** позже будет заменено на **WL**



Организация миноносных сил на 1932 г.

(без учета кораблей, находящихся в резерве)

1-я флотилия (корветтен-капитан Курт Фрике, база — Свинемюнде):

1-я полуфлотилия (капитан-лейтенант Бюттов) — G-7, G-8, G-10, G-11;

2-я полуфлотилия (корветтен-капитан Майзель) — T-151, T-153, T-156, T-158.

2-я флотилия (фрегаттен-капитан Ганс Мооц, база — Вильгельмсхафен):

3-я полуфлотилия (капитан-лейтенант Бюркнер) — «Tiger», «Ilitis», «Jaguar», «Wolf»;

4-я полуфлотилия (капитан-лейтенант Хейе) — «Albatros», «Falke», «Kondor», «Mowe».

«Лухс» в гавани Вильгельмсхафена, начало 1930-х гг. Корабль полностью покрашен в матово-черный цвет, подобно миноносцам периода Первой мировой войны

Годичный курс боевой подготовки был разбит на три этапа. Сначала корабли отрабатывали учебно-боевые задачи самостоятельно, затем в составе соединений, финалом были традиционные маневры всего флота. Главнокомандующий германского флота гросс-адмирал Эрих Редер писал в своих мемуарах: «Миноносцы отрабатывали внезапные ночные атаки, причем большое внимание уделялось взаимодействию миноносцев с крупными кораблями. Ставка делалась

на ночные операции с целью компенсировать малую численность германских кораблей по сравнению с силами неприятеля. Линкорам отводилась задача прорывать вражеский заслон и дать миноносцам шанс нанести удар по цели... Учения способствовали повышению интереса офицерского корпуса к вопросам тактики, и в результате в нашем распоряжении оказалась прекрасно подготовленная группа командиров кораблей и флотилий миноносцев».



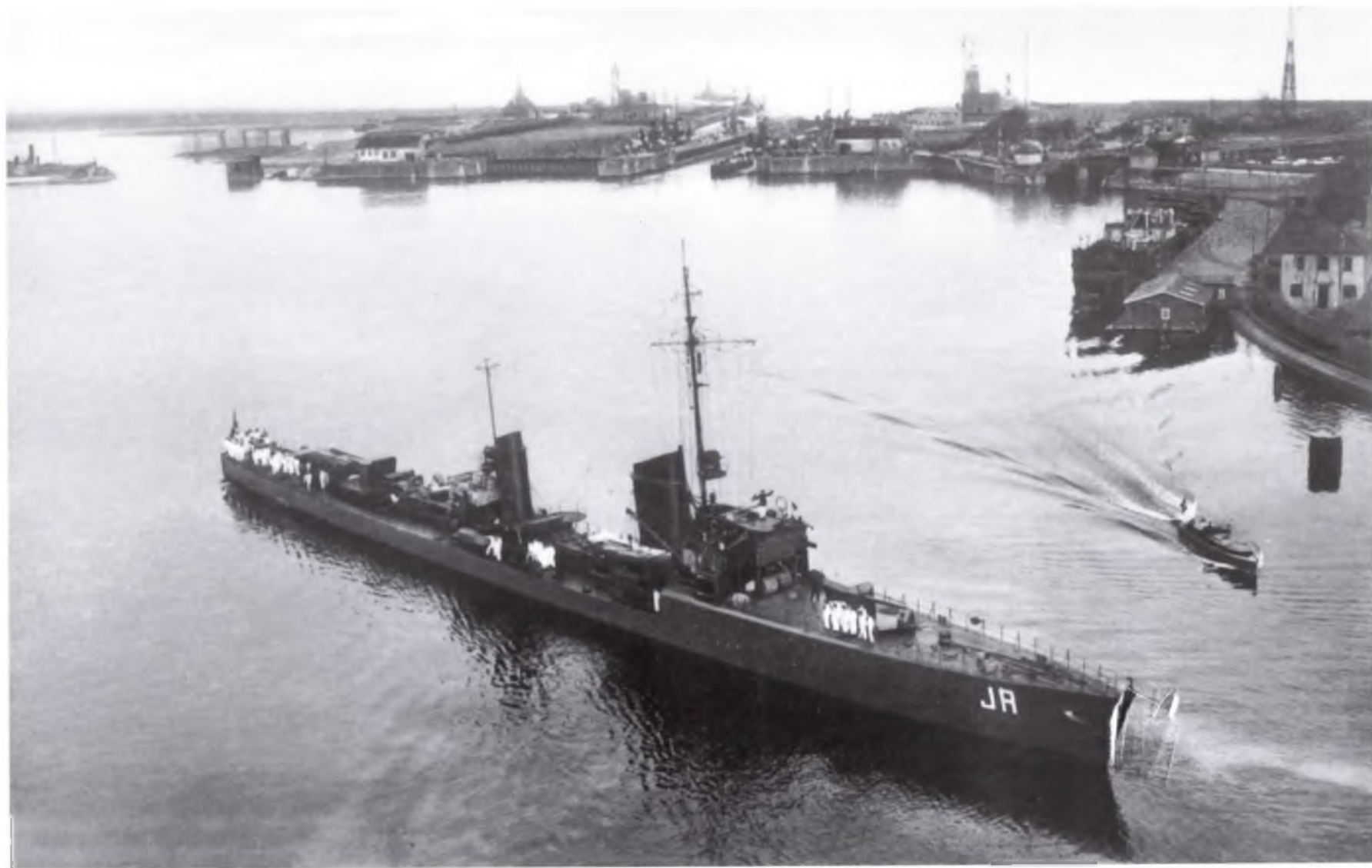
Wilhelmshaven - Torpedoboot „Lux“



«Фальке» вскоре после вступления в строй



Миноносец типа 23 вскоре после вступления в строй



*«Ягуар» вскоре после постройки — 20-мм автоматы еще не установлены на свои места.
Корабль целиком окрашен в матово-черный цвет, подобно миноносцам периода Первой мировой войны*

Миноносец типа 23, середина 1930-х гг.





«Зееадлер» во время предвоенных маневров флота, конц 1930-х гг.



Миноносец типа 35 2-й флотилии в Шербуре, сентябрь 1940 г.



Миноносец Т-35, полученный по репарациям американцами, на испытаниях близ Бостона, 14 августа 1945 г.



На фото справа — корабль управления целями УЦ-6 (бывший «Порывистый»; бывший Т-17), слева — спасательное судно «Фиолент» (бывший германский военный транспорт КТ-25), Ростов, 1954 г.

Отрадными паузами в напряженной боевой подготовке были визиты в иностранные порты. Нужно отметить, что в предвоенные годы миноносцы являли собой лицо, «визитную карточку» германского флота и побывали во многих прибрежных городах Европы. Первым крупным заграничным походом стал визит в Норвегию 4-й полуфлотилии в июле 1928 г. с посещением Ульвика, Ода и Вика. В апреле—мае следующего года миноносцы участвовали в атлантическом походе флота с заходом в испанские порты. Правда, при выходе из Вильгельмсхафена 16 апреля столкнулись «Альбатрос» и «Мёве», но полученные ими повреждения были достаточно быстро устранены. В 1930 году состоялся еще один большой заграничный поход (2 апреля — 18 июня), на этот раз в Средиземное море, с посещением Виго, Лиссабона, Альмерии, Катании, Аргостолиона, Сплита и Магона. В июне 1931 г. крейсер «Кёнигсберг» и миноносцы «Альбатрос», «Фальке», «Грайф», «Мёве» присутствовали в Лиепаяе на торжествах, посвященных 10-летию латвийского флота, а затем совершили вояж по портам южной части Скандинавского полуострова. Год спустя «Кёнигсберг» с пятью миноносцами нанесли официальный визит в столицу Швеции. Наконец, в 1934 году 4-я полуфлотилия побывала с визитом в Копенгагене. Одиночные же заграничные походы были явлением весьма обыденным.

С приходом к власти национал-социалистической партии положение в стране и на флоте стало стремительно меняться. 14 марта 1933 г. по указу президента Гинденбурга с военно-морских флагов исчезли черно-красно-желтые крыжи, так раздражавшие выходцев из кайзеро-



вского флота, составлявших большинство офицерского корпуса. 25 сентября вводится, а точнее — возрождается должность Начальника миноносцев (Führer der Torpedoboote — FdT), на которого была возложена ответственность за комплектование, снабжение и боевую подготовку миноносцев и торпедных катеров, а в годы войны — и за проведение ряда операций с их участием. Сначала этот пост занимал фрегаттен-капитан Курт Фрике; затем его сменил фрегаттен-капитан Оскар Куммец, а позже — капитан-цур-зее Гюнтер Лютьенс. Флагманским кораблем FdT бессменно служил «Леопард», 1 мая 1937 г. передавший эту функцию новейшему эсминцу «Леберехт Маасс».

Следующая волна перемен пришлось на 1935 год. Подписание англо-германского договора открыло дорогу резкому усилению германского флота. 21 мая он стал официально называться Кригсмарине; 7 ноября был введен новый военно-морской флаг со свастикой, на носовых

Крейсер «Кёнигсберг» и миноносцы типа 23/24 (справа на переднем плане — «Мёве») в Стокгольме во время официального визита, июнь 1932 г.

Организация миноносных сил на 1 октября 1935 г.

- 1-я флотилия** (Свинемюнде) — G-7, G-8, G-10, G-11;
- 2-я флотилия** (Свинемюнде) — «Leopard», «Luchs», «Albatros», «Seeadler»;
- 3-я флотилия** (Вильгельмсхафен) — «Tiger», «Iltis», «Jaguar», «Wolf»;
- 4-я флотилия** (Вильгельмсхафен) — «Greif», «Falke», «Kondor», «Mowe».



«Вольф» на торжествах по случаю годовщины Ютландского боя, 31 мая 1936 г. В этот день, считавшийся официальным праздником Кригсмарине, все корабли поднимали на мачтах флаг Кайзеровского флота



Миноносцы 3-й флотилии («Тигер», «Ильтис», «Вольф») у причала, 1937 г.

надстройках кораблей появился государственный герб — нацистский орел. Произошли изменения в организационной структуре миноносных сил. 1 октября была упразднена система полуфлотилий, и все они переформированы во флотилии. Старые миноносцы переводились на второстепенные роли: например, Т-196 стал флагманским кораблем Начальника тральщиков; Т-157 и Т-158 были приданы в качестве посыльных судов флотилиям тральщиков; Т-155 и Т-190 — минно-торпедной инспекции; Т-153 — школе морской артиллерии.



Испанская прелюдия

18 июля 1936 г. в Испании произошел военный мятеж, положивший начало трехлетней гражданской войне. Не прошло и недели, как нацистское руководство, не скрывавшее своих симпатий к генералу Франко, направило к берегам Пиренейского полуострова внушительную эскадру. 24 июля броненосцы «Дойчланд» (флаг командующего надводным флотом вице-адмирала Карльса), «Адмирал Шеер», легкий крейсер «Кёльн» и 2-я флотилия миноносцев корветтен-капитана Майера в полном составе покинули Вильгельмсхафен. Тем самым было положено начало регулярным походам германских кораблей в испанские воды, на следующие два года ставшим их основной работой, весьма близкой к боевой.

Своим присутствием немцы поддерживали мятежников. Наиболее вопиющим фактом их вмешательства в ход гражданской войны стала операция «Урсула», фактически являвшаяся необъявленной войной против республиканцев, и сопровождавшаяся гибелью испанской подводной лодки С-3 от торпед германской U-34 (капитан-лейтенант Гроссе) 12 декабря 1936 года. Надводные корабли ограничивались патрулированием побережья, защитой собственного торгового судоходства, но иногда вели разведку в интересах флота националистов или осуществляли пассивное противодействие республиканскому флоту. Патрулирование проводилось на виду испанского побережья с частыми заходами в порты, находящиеся под контролем франкистов. Имело место посещение итальянских военно-морских баз, а иногда и временное базирование там. Первоначально крупные корабли менялись в среднем через 2 месяца, миноносцы — через 4—6 недель; впоследствии периоды увеличились.

«Зесадлер», «Альбатрос», «Леопард» и «Лухс» действовали в Бискайском заливе,

обеспечивая эвакуацию германских и иностранных граждан во Францию, побывали в Малаге и Севилье. Одному из них пришлось столкнуться с республиканской субмариной. Произошло это при таких обстоятельствах. Подводная лодка С-2 под командованием мл. лейтенанта Хосе Луиса Феррандо Талайеро (прочих офицеров лодки республиканцы арестовали) с 23 июля 1936 г. действовала в Гибралтарском проливе и на западных подходах к нему, перехватывая иностранные суда, шедшие в порты, контролировавшиеся националистами. 28 июля лодка воспрепятствовала входу в Лараш (ныне марокканский Эль-Араиш) германского торгового судна «Зебу»; 14 августа задержала итальянский пароход «Нереиде», идущее в Мелилью, но вмешательство итальянского эсминца «Антонио да Ноли» вынудило ее отпустить транспорт. Через два дня она пыталась задержать английское судно «Марклин», которое все-таки прошло в Мелилью под охранением эсминца. 24 августа напротив устья

Походы миноносцев типа 23/24 в Испанию

Дата выхода	Миноносцы, участвовавшие в походе	Дата возвращения
24.7.1936	«Albatros», «Seeadler», «Leopard», «Luchs»	31.8.1936
11.8.1936	«Mowe», «Kondor»	15.9.1936
20.8.1936	«Greif», «Falke»	23.9.1936
23.8.1936	«Jaguar», «Wolf»	4.10.1936
15.9.1936	«Ilitis», «Tiger»	7.10.1936
28.9.1936	«Albatros», «Seeadler», «Leopard», «Luchs»	29.11.1936
19.11.1936	«Ilitis», «Jaguar», «Tiger», «Wolf»	19.12.1936
10.5.1937	«Albatros», «Seeadler», «Leopard», «Luchs»	26.6.1937
3.6.1937	«Ilitis», «Tiger»	7.7.1937
10.6.1937	«Falke», «Greif», «Kondor», «Mowe»	8.8.1937
30.7.1937	«Albatros», «Seeadler», «Leopard», «Luchs»*	7.10.1937
6.10.1937	«Falke», «Greif», «Kondor», «Mowe»	14.3.1938
19.3.1938	«Ilitis», «Tiger», «Wolf»	26.6.1938
7.6.1938	«Leopard», «Luchs»	15.8.1938

* «Luchs» вернулся 29.9.1937



Миноносец «Леопард». Во время гражданской войны в Испании германские корабли несли красно-бело-черные идентификационные полосы на щитах орудий



«Лукс» в период гражданской войны в Испании
(с открытки издательства М. Дитерле, Киль)

Гвадалкивира С-2 обнаружила германский пароход «Ланек» и устремилась к нему, но вмешательство подоспевшего «Леопарда» капитан-лейтенанта фон Давидсона воспрепятствовало его захвату. Тем не менее, присутствие субмарины вынудило судно в конце концов уйти в Лиссабон.

Четверка миноносцев оставалась в испанских водах до 31 августа. Следом за ней побывали пары «Мёве» и «Кондор» (11 августа — 19 сентября), «Грайф» и «Фальке» (20 августа — 23 сентября), «Ягуар» и «Вольф» (23 августа — 4 октября), «Тигер» и «Ильтис» (15 сентября — середина октября). 28 сентября в очередной поход вышла 2-я флотилия. В конце октября «Зееадлер» сел на мель у Кадиса и был вынужден вернуться в Германию

«Вольф» в 1938 г.



под одной машиной в сопровождении «Альбатроса». Правда, другие источники говорят, что повреждения были устранены на месте, и до своего возвращения 29 ноября соединение действовало в полном составе. На смену ему 19 ноября отправилась 3-я флотилия, но при выходе из Ла-Манша на «Вольфе» штормом было повреждено рулевое устройство, что заставило миноносец зайти на ремонт во французский Брест, где он находился до 1 декабря, а уже 19-го вместе с остальными кораблями вернулся в Германию.

Зимние шторма в Бискайском заливе подтвердили опасения насчет мореходности миноносцев, поэтому от их посылки в испанские воды временно отказались. Между тем, Комитет по невмешательству с середины апреля 1937 г. установил вдоль всего испанского побережья патрульные зоны, где должны были нести службу корабли иностранных государств. Целью акции было пресечение идущего в страну потока добровольцев, оружия и военного снаряжения. При этом британский и французский флоты (советская сторона от участия в патрулировании отказалась) оперировали у побережья, занятого франкистами, германский и итальянский — республиканцами. Германии отводилась зона №4, охватывавшая средиземноморский берег от м. Гата (восточнее Альмерии) до устья р.

Михарес. Немецкие корабли несли службу настолько усердно, что контроль превратился в настоящую блокаду в пользу мятежников.

Первый в 1937 году поход снова совершила 2-я флотилия фрегаттен-капитана Вильгельма Майзеля. В середине мая «Зееадлер», «Альбатрос», «Леопард» и «Лухс» вместе с броненосцами «Дойчланд» и «Адмирал Шеер» прибыли на остров Ивиса. На этот раз пребывание в водах лазурного Средиземноморья оказалось не таким безмятежным. 26 мая стоявший на рейде Пальмы (о. Мальорка) «Альбатрос» был безуспешно атакован республиканской авиацией. Броненосцу «Дойчланд» повезло меньше: 29 мая во время налета пары бомбардировщиков СБ он получил серьезные повреждения; 31 человек погиб, 83 получил ранения. В качестве ответного шага немцы решили атаковать Альмерию. Рано утром 31 мая «Адмирал Шеер» (капитан-цур-зее Циллиакс) подошел к городу и открыл огонь. Главной целью должен был стать старый республиканский линкор «Хаиме I», однако за три дня до этого он ушел на ремонт в Картахену. Находившиеся в охране «Шеера» миноносцы 2-й флотилии выпустили 30 снарядов по береговым батареям, но и сами попали под обстрел. Правда, стреляли испанцы не слишком хорошо: лишь один из ответных залпов лег в опасной близости от «Альбатроса». Бомбардировка города вызвала жертвы среди мирного населения и привела к международной изоляции Германии.

26 июня флотилия соединилась на рейде Эль-Ферроля с крейсерами «Лейпциг» и «Кёльн», вместе с которыми ушла в Германию. На смену ей 3 июня пришли «Ильтис» и «Тигер» из состава 3-й флотилии («Ягуар» и «Вольф» в это время находились в резерве), остававшиеся в теплых водах Средиземноморья до 7 июля. Затем настал черед 4-й флотилии, которая с 16 июня по 8 августа несла службу совместно с броненосцем «Адмирал граф Шпее», крейсерами «Нюрнберг» и «Карлсруэ». Их сменили «Адмирал Шеер» с миноносцами «Зееадлер», «Альбатрос», «Леопард» и «Лухс», прибывшие в Испанию 30 июля и остававшиеся там до 7 октября («Лухс» ушел домой еще 29 сентября). Во время этого похода миноносцы на три дня заходили в итальянский порт Ливорно. По возвращению на родину, 6 ноября 1937 года 2-я флотилия была расформирована; «Леопард» и «Лухс» выведены в резерв, «Альбатрос» и «Зееадлер» приданы дивизио-

нам эсминцев для обеспечения боевой подготовки.

6 октября, после окончания традиционных осенних маневров флота, в Испанию отправились «Дойчланд» и 4-я флотилия (фрегаттен-капитан Карл Хоффман). Ее пятимесячный поход стал самым продолжительным в испанской карьере миноносцев. До 14 марта 1938 г. «Грайф», «Фальке», «Кондор» и «Мёве» действовали в Средиземном море, побывав в ноябре в итальянской базе Газта, а Новый год встретив в Неаполе. По возвращению в Германию все корабли были отправлены на ремонт.

С 19 марта по 26 июня 1938 г. службу в испанских водах несли «Ильтис», «Тигер» и «Вольф», сопровождавшие броненосец «Адмирал Шеер». В июне туда отправились «Леопард» и «Лухс» — их поход оказался довольно коротким. Германское руководство приняло решение об отказе от участия в патрулировании испанского побережья, и 15 августа последние из находившихся там кораблей — «Дойчланд» и оба миноносца — вернулись домой.



Миноносцы 4-й флотилии в базе, на первом плане «Кондор». Вторая половина 30-х гг.



В июне 1938 г. по предложению командующего флотом адмирала Германа Бёма структура миноносных сил Кригсмарине претерпела изменения: флотилий стало три, причем их общей базой стал Вильгельмсхафен. Всего в составе флота числилось 9 кораблей, «Ягуар» с июня 1937 по апрель 1939 года был придан Школе корабельной артиллерии, «Фальке» и «Кондор» находились в резерве. Данная организация просуществовала до 4 апреля 1939 г., когда 4-я флотилия была расформирована, а входившие в ее состав корабли распределены между 5-й и 6-й флотилиями.

Последний предвоенный год был занят напряженной боевой подготовкой, изредка скрашивавшейся торжественными мероприятиями. 19—22 августа 1938 г.

в Киле прошел большой флотский смотр, приуроченный к спуску на воду крейсера «Принц Ойген», на котором присутствовали Адольф Гитлер и венгерский регент адмирал Миклош Хорти (в годы Первой мировой войны командовавший одноименным австрийским линкором). Не менее помпезно был обставлен спуск линкора «Бисмарк», состоявшийся в Гамбурге 14 февраля следующего года.

В марте 1939 г. «Грайф» (брейд-вымпел командира 5-й флотилии корветтен-капитана Хейке), «Мёве», «Зесадлер», «Ильтис», «Вольф» и «Леопард» в составе мощной эскадры (3 броненосца, 3 крейсера, 7 эсминцев) участвовали в оккупации Мемеля. Единственный «крупный» корабль литовского флота — «Президентас Сметона» (бывший немецкий тральщик периода Первой мировой войны) — не мог помешать этому. По приходу на рейд Гитлер перешел с борта «Дойчланда» на «Леопард», который доставил его на причал, откуда фюрер отбыл в городской театр, где произнес речь о возвращении города в состав рейха.

Организация миноносных сил на 1 июля 1938 г.
(без учета кораблей, приданных другим соединениям или находящихся в резерве)

4-я флотилия — «Leopard», «Luchs», «Seeadler»;

5-я флотилия — «Greif», «Albatros», «Mowe»;

6-я флотилия — «Tiger», «Iltis», «Wolf».

«Ильтис» накануне Второй мировой войны



Начало боевых действий

23 августа 1939 г. германский флот получил приказ на развертывание в рамках готовящегося нападения на Польшу. Корабли приняла боезапас и вышли на позицию в Западную Балтику. Для миноносцев этот поход обернулся первой потерей. В ночь на 27 августа на эсминце «Макс Шульц» возникли неполадки в котлах. Устранив неисправность, он 17-узловым ходом догонял соединение, находившееся восточнее о. Борнхольм. Корабли соблюдали светомаскировку, поэтому когда в 2.34 наблюдатели эсминца заметили два миноносца справа по носу и еще один слева, до них оставалось всего 300—400 метров, и уклоняться было поздно. Минутой позже нос «Шульца» вонзился в борт миноносца «Тигер». Повреждения оказались фатальными: в 3.13 «Тигер» затонул, два человека погибли, шестеро получили тяжелые ранения.*

С началом военных действий миноносцы 5-й («Грайф», «Мёве», «Альбатрос», «Кондор», «Фальке»; командир — корветтен-капитан Хейке) и 6-й («Леопард», «Лухс», «Зееадлер», «Ильтис», «Вольф»; командир — корветтен-капитан Вауз) флотилий включились в обеспечение минных постановок на линии заграждения «Вествалль». В период с 3 по 20 сентября была выставлена линия заграждений, протянувшаяся от германоголландской границы до широты Лимффорда. По окончании этой работы миноносцы переключились на ведение досмотра торговых судов в Балтийской проливной зоне. Первую операцию такого рода провели эсминцы «Рихард Байтцен» в паре со старым миноносцем Т-107 (бывший G-7). 26—28 сентября «Леопард», «Зееадлер», «Ильтис» и «Вольф» вместе с тремя эсминцами патрулировали в Каттегате, досмотрев 45 пароходов. В аналогичной операции 3—5 октября участвовали «Грайф», «Фальке» и «Альбатрос»; 17—19 октября — «Леопард», «Ильтис» и «Вольф».

Произошли изменения в организационной структуре. 26 октября Начальником миноносцев стал коммодор Фридрих Бонте, а 30 ноября эсминцы были выведены из подчинения FdT, и на этот пост был назначен капитан-цур-зее Ганс Бютов, остававшийся на нем вплоть до ликвидации должности в апреле 1942 г.

Еще в октябре 1939 г. в ожидании массового вступления в строй кораблей типа 35 в составе Кригсмарине были сформированы две новые флотилии миноносцев. В 1-ю, которую временно возглавил командир Т-1 капитан-лейтенант Рост, были сведены корабли постройки «Шихау». 2-я флотилия объединила миноносцы, построенные «Дешимагом». Ее временным командиром стал капитан-лейтенант Эрхардт с Т-7, уже в ноябре сдавший флотилию корветтен-капитану Риде. Приемные испытания головных кораблей типа 35, прерываемые периодическими возвращениями на завод для устранения недоделок, и боевая подготовка отняли немало времени. Лишь в середине 1940 г. флотилии приступили к активным действиям.

Между тем, осень 1939-го была отмечена активными минными постановками германских эсминцев у восточного побережья Англии. На случай их возможного перехвата противником в районе о. Терсхеллинг развертывались крейсера, в охране которых находились миноносцы. В ночь на 13 ноября «Леопард», «Зееадлер», «Ильтис» и «Вольф» выходили на сопровождение «Нюрнберга» и «Кёнигсберга»; 17—18 ноября — «Нюрнберга» и «Лейпцига»; 18—19 ноября — одного «Лейпцига». Однако в роковой для германских крейсеров выходе 13 декабря охранение отсутствовало, что позволило британской субмарине «Сэлмон» безнаказанно торпедировать «Нюрнберг» и «Лейпциг». Впрочем, присутствие миноносцев, скорее всего, ничего бы не изменило — их возможности по обнаружению и уничтожению субмарин были весьма скромными.

21 ноября четыре корабля 6-й флотилии вошли в состав сил, прикрывавших выход в море линкоров «Шарнхорст» и

«Тигер» у борта легкого крейсера «Нюрнберг», 1937 г.



* «Тигер» стал первым немецким боевым кораблем, погибшим после трагедии Скапа-Флоу 21 июня 1919 г. и единственным представителем типа 23/24, погибшим в балтийских водах.



Миноносец «Леопард» в шлюзе Кильского канала вскоре после начала Второй мировой войны (вверху и справа)



Зима 1939/40 г. выдалась необычайно суровой. Миноносцы типа 24 во льдах Балтийского моря

«Гнейзенау» (два дня спустя ими был потоплен вспомогательный крейсер «Рауапинди»), а 23—25 ноября в составе соединения вице-адмирала Денша (миноносец «Дойчланд», крейсера «Лейпциг» и «Кёльн», 5 эсминцев) осуществляли поиск торговых судов в Скагерраке. 14—16 декабря в Балтийских проливах очень удачно действовали «Ягуар» и «Зееадлер», захватившие по закону призового права 6 торговых судов. Последняя операция такого рода имела место 19—20 февраля 1940 г., когда в Скагерраке оперировала группа из трех эсминцев и миноносцев «Леопард» и «Лухс».

Такая нагрузка не могла не отразиться на техническом состоянии далеко не новых кораблей. Чтобы поддержать число боеготовых миноносцев на постоянном уровне, ОКМ было вынуждено уже в декабре отправить на профилактический ремонт три корабля 5-й флотилии («Альбатрос», «Кондор», «Мёве»), а в январе за ними последовала половина состава другой («Вольф», «Ягуар», «Ильтис»). Причем последний попал на верфь не по своей воле. В ночь на 31 января в Гельголандской бухте он случайно протаранил возвращавшуюся из боевого похода подводную лодку U-15. Удар был настолько сильным, что лодка немедленно затонула со всем экипажем из 25 человек, а миноносцу потребовался 4-месячный ремонт.

Весной 1940 г. миноносцы дважды обеспечивали выход в море вспомогательных крейсеров: 31 марта — «Атлантика» («Леопард» и «Вольф»), 6 апреля — «Ориона» («Зееадлер» и «Лухс»). В целом же деятельность германских миноносцев в течение первых семи месяцев войны нельзя назвать очень заметной.



Миноносцы типов 23 и 35 в германских водах, зима 1939/40 г. На переднем плане — «раумбот»

Норвежская операция

Вторжение в Норвегию (операция «Везе-рюбунг») стало самой крупной операцией германского флота во Второй мировой войне. В нем приняли активное участие 8 миноносцев типа 23/24.

«Вольф» (брейд-вымпел командира 6-й флотилии корветтен-капитана Маркса) и «Леопард» вошли в состав группы III адмирала Гюнтера Шмундта, включавшей также крейсера «Кёльн» и «Кёнигсберг», учебно-артиллерийский корабль «Бремзе», 5 торпедных катеров с плавбазой «Шиндао» и 2 вооруженных траулера. Задачей группы был захват порта Берген. Соединение вышло из Вильгельмсхафена незадолго до полуночи 7 апреля. На подходе к конечному пункту «Вольф» (его молодой командир, обер-лейтенант Петерс, не приобрел еще достаточного опыта) столкнулся с торпедным катером S-19. Нападение было назначено на утро 9 апреля и встретило мужественное сопротивление со стороны норвежских береговых батарей, сумевших нанести тяжелые повреждения «Кёнигсбергу». Тем не менее, немцам удалось выполнить задачу. Высаженные миноносцами десантные группы захватили батареи с суши, после чего путь был открыт. Выполнив задачу, флагманский «Кёльн» в охранении миноносцев тем же вечером отправился в обратный путь и благополучно прибыл в Германию. Поврежденный «Кёнигсберг» остался в Бергене, где на следующее утро был потоплен британской авиацией.

Задачей группы IV под командованием капитана-цур-зее Фридриха Риве являлся захват городов Кристиансанн и Арендал. В ее состав входили крейсер «Карлсруэ», миноносцы «Грайф», «Зееадлер», «Лухс» и 7 торпедных катеров с плавбазой «Карл Петерс». На «Лухсе» держал свой брейд-вымпел начальник миноносцев капитан-цур-зее Ганс Бютов. Корабли приняли на борт войска и рано утром 8 апреля вышли в море. Отличная видимость в первой половине суток держала наблюдателей в постоянном напряжении — было известно о наличии большого числа британских подлодок на подходах к Скагерраку. Зато к вечеру опустился плотный туман, из-за чего «потерялся» миноносец «Грайф», на борту которого находился отряд, предназначенный для захвата Арендала. Командир 5-й флотилии корветтен-капитан Вольф Хенне, державший на корабле свой брейд-вымпел, решилделиться от соединения для выполнения поставленной задачи, не известив об этом командира

группы. Десант в Арендале был высажен без сучка и задоринки, зато в Кристиансанне произошла заминка. Пять раз «Карлсруэ» пытался прорваться в гавань, но каждый раз отходил под огнем береговых батарей. Лишь благодаря вмешательству бомбардировщиков Люфтваффе, подавившим сопротивление норвежских артиллеристов, к полудню десант выполнил поставленную задачу.

Вечером крейсер в сопровождении трех миноносцев вышел из порта. Однако маршрут группы пересекался с позицией британской подводной лодки «Труант» (лейтенант-командер Хатчинсон). Около 20.00 она дала десятиторпедный залп по немецким кораблям, и одна из торпед поразила «Карлсруэ» в середине правого борта. Миноносцы некоторое время преследовали субмарину, но без какого-либо успеха. Повреждения крейсера оказались фатальными. В 20.45 «Зееадлер» и «Лухс» начали принимать основную часть экипажа, после чего отправились напрямиком в Киль. Через полчаса на «Грайф» перешли остатки команды, и в 22.50 он выпустил в «Карлсруэ» две торпеды, поставивших последнюю точку в судьбе корабля.

Самым мощным из соединений вторжения была группа VI контр-адмирала Куммеца, предназначенная для захвата Осло. В нее входили тяжелые крейсера «Блюхер», «Лютцов» (бывший «Дойчланд»), легкий крейсер «Эмден», миноносцы «Альбатрос», «Кондор», «Мёве», 8 моторных тральщиков («раумботов») и 2 вооруженных траулера.

Из миноносцев этой группы наиболее заметную роль сыграл «Альбатрос», которым командовал капитан-лейтенант Зигфрид Штрелов. Вечером 8 апреля, когда соединение двигалось в Каттегате, миноносец сорвал атаку британской подводной лодки «Тритон». Следующая встреча с противником произошла на входе в Осло-фьорд. Небольшой норвежский сторожевик «Пол III» осветил немецкие корабли прожектором и запросил их национальную принадлежность. Ад-

Миноносцы, принявшие участие во вторжении в Норвегию, апрель 1940 г.

Группа III (Берген)

6-я флотилия (крв.-кпт. Маркс): «Wolf», «Leopard»

Группа IV (Кристиансанн, Арендал)

»Luchs» (брейд-вымпел FdT кпт.-ц.-з. Бютова)

5-я флотилия (крв.-кпт. Хенне): «Greif», «Seeadler»

Группа V (Осло)

»Albatros», «Kondor», «Mowe»



«Грайф» снимает команду с тонущего крейсера «Карлсруэ» вечером 9 апреля 1940 г.

мирал приказал идущему головным «Альбатросу» захватить противника.

Миноносец приблизился и приказал прекратить работу передатчика. В ответ прозвучал выстрел. Конечно, шансов у мобилизованного китобойного судна всего в 214 брт, вооруженного единственной 76-мм пушкой, практически не было. Перед форштевнем «Альбатроса» поднялся фонтан воды, и немцы открыли ответный огонь. Первый же снаряд сбил на сторожевике стеньгу с антенной, второй угодил в мостик, а третий разорвался внутри корпуса, вызвав пожар. У командира норвежского корабля капитан-лейтенанта Лайфа Велдинг-Ольсена взрывом были оторваны обе ноги, и чтобы не лишать свой экипаж присутствия духа он выбросился за борт. Около полуночи «Пол III» скрылся под водой. «Альбатрос» поднял на борт 14 членов его экипажа.

Следующим эпизодом стал захват военно-морской базы Хортен и бой немецких миноносцев с норвежским минным заградителем «Олав Трюггвасон», о котором в литературе встречаются довольно многочисленные, но в большинстве своем неточные рассказы. Ряд авторов даже приписывает норвежскому кораблю потопление «Альбатроса»! В действительности события развивались следующим образом.

Для высадки десанта у Хортена предназначались моторные тральщики R-17 и R-21. Из находившихся в базе норвежских кораблей боеспособными являлись лишь «Трюггвасон» и тральщик «Раума», остальные стояли в ремонте. В 4.35 «ра-

умботы» с десантом вошли в бухту, где попали под обстрел. Меткие залпы заградителя превратили R-17 в пылающую развалину, но это не смогло предотвратить высадку. Спустя примерно два часа к Хортену подошли миноносцы. В 6.30 головной «Альбатрос» начал медленно втягиваться во входной фарватер, когда на него перенесли огонь артиллеристы «Трюггвасона». Ситуация складывалась явно не в пользу немцев. Заградитель имел превосходство в артиллерийском вооружении (четыре 120-мм орудия), к тому же с миноносца не сразу определили, откуда падают снаряды. Когда же противника обнаружили, стрелять по нему могло только носовое орудие. Но оно успело сделать всего 8 выстрелов. Видя бесперспективность дуэли, командир «Альбатроса» задним ходом вывел корабль из-под обстрела. Идущий за ним «Кондор» описал широкую циркуляцию и скрылся в тумане. Впрочем, это не уберегло от захвата ни главную базу норвежского военно-морского флота, ни сам «Трюггвасон» — в 7.35 норвежский командующий контр-адмирал Смит-Йохансен отдал приказ о капитуляции.

На следующий день «Альбатрос» и «Кондор» получили приказ высадить десант для захвата норвежских береговых батарей, расположенных на островах в южной части Осло-фьорда. Подходя к острову Булерне, «Альбатрос» попал под обстрел расположенной там трехорудийной 150-мм батареи, уклоняясь от которого, в 13.18 налетел на подводную скалу. Видя серьезность положения (повреждения, пожар, большая пробойна в носу), капитан-лейтенант Штрелов приказал оставить корабль. К счастью, обошлось без жертв. 4 мая миноносец был снят с камней, но ввиду тяжести повреждений не восстанавливался. Его разобрали на металл в норвежском городе Мосс. Название «Альбатрос» 13 апреля передали захваченному «Олаву Трюггвасону», на который перевели экипаж миноносца в полном составе. Правда, уже 1 июня заградитель переименовали в «Бруммер». Капитан-лейтенант Штрелов впоследствии перешел на трофейный миноносец «Лёве» (бывший норвежский «Гюллер»), а в августе 1941 г. принял подводную лодку U-435, на которой заслужил Рыцарский крест и погиб у берегов Португалии 9 июля 1943 г.

После действий в составе штурмовых групп миноносцы целиком переключились на сопровождение крупных боевых кораблей и наиболее ценных транспортов, в избытке курсировавших между

Норвежский минный заградитель «Олаф Трюггвасон»



Кильской бухтой и портами Южной Норвегии. В первую очередь, они должны были защищать своих «подопечных» от вражеских подводных лодок, однако очень быстро было получено доказательство того, что противолодочное вооружение «хищников» совершенно не отвечает предъявляемым требованиям. 14 апреля охранение, состоявшее из «Ягуара», «Фальке»* и эскортного корабля F-5 не смогло предотвратить потопление учебно-артиллерийского корабля «Бруммер» британской субмариной «Стерлет».

В тот же день фактически по той же причине была сорвана минная постановка в северной части Каттегата, которую должны были осуществить заградители «Ганзештадт Данциг» и «Кайзер» в сопровождении «Грайфа», «Зееадлера» и «Мёве». В ходе операции немецким сигнальщикам постоянно мерещились перископы, миноносцы систематически сбрасывали глубинные бомбы. Во время одного из противолодочных маневров «Грайф» выскочил на отмель. Командир флотилии перенес брейд-вымпел на «Мёве», а для усиления эскорта в Орхус, где укрылись немецкие корабли, был направлен «Вольф». В итоге, постановку удалось осуществить лишь 18 апреля.

Незадолго до этого выбыл из строя «Лухс», 12 апреля столкнувшийся с охотником UJ-172 при оказании помощи тяжело поврежденному крейсеру «Лютцов», торпедированному британской субмариной «Спирфиш». Впрочем, повреждения миноносца довольно быстро исправили.

Следующая минно-заградительная операция в проливной зоне, проведенная 24 апреля минзагами «Роланд» и «Кобра», которых сопровождали «Мёве», «Леопард», «Вольф» и «Кондор», уже не вызвала затруднений. Затем немцы переключи-

чили внимание на линию заграждения «Вествалль». 29 апреля «Роланд», «Кобра», «Пройссен» и «Кайзер» выставили новую порцию мин в районе Большой Рыбачьей банки. Эскорт составили «Леопард» и «Вольф». Операция проходила в условиях густого тумана, что привело к трагедии. Около 23 часов на «Леопарде» произошла поломка рулевой машины. Лежавший на циркуляции миноносец попал прямо под форштевень «Пройссена», был им протаранен, и спустя два часа разломился и затонул. Экипаж удалось спасти почти полностью. По иронии судьбы, единственным погибшим оказался лейтенант Маршалль — сын командующего флотом.

Спустя всего неделю надолго выбыл из строя еще один корабль. 8 мая «Мёве», эскортировавший возвращавшиеся из Норвегии пароходы «Палиме» и «Пеликан», был торпедирован британской подводной лодкой «Таку» (лейтенант-коммандер Ван дер Бил) в 60 милях к западу от датского порта Тюборен. Взрыв полностью разрушил кормовую оконечность, руль и винты. Для охранения неподвижного корабля срочно были направлены торпедные катера, затем прибыли буксиры, которым с огромным трудом удалось отбуксировать миноносец в Вильгельмсхафен. Ремонтные работы затянулись до апреля 1941 г., а участие в боевых действиях «Мёве» снова принял лишь весной 1943 г.

Под занавес боев в Норвегии, 4 июня «Ягуар» и «Фальке» сопровождали эскадру адмирала Маршалля (линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», 4 эсминца), выходившую для проведения операции «Юно». Через два дня они же эскортировали вспомогательный крейсер «Тор», направлявшийся в океанское рейдерство, 10—12 июня охраняли на переходе в Тронхейм крейсер «Нюрнберг», а уже 15-го выводили в море следующий вспомогательный крейсер — «Пингвин».



Капитан-лейтенант
Зигфрид Штрелов
(фото 1942 г.)

* Эти два миноносца только в начале апреля вышли из ремонта.



Миноносец
«Альбатрос»
на камнях
у о. Булерне



«Ягуар» в камуфляжной окраске, 1940 г.

Следующая крупная операция была связана с переводом из Тронхейма в Германию поврежденного линкора «Шарнхорст». Миноносцы «Граф», «Кондор», «Фальке» и «Ягуар» присоединились к эскрту 21 июня в районе Бергена. Отразив атаку торпедоносцев «Суордфиш», соединение благополучно прибыло в Киль 23 июня.

После месячной паузы, 24 июля пятерка миноносцев («Ильтис», «Ягуар», «Кондор», «Лухс» и новый Т-5) выходила на сопровождение заградителей к Большой Рыбачьей банке и сразу после этого отправилась в Норвегию для обеспечения перехода на ремонт поврежденного линкора «Гнейзенау» (25—27 июля). Операция стоила немцам миноносца «Лухс». В 15.47 26 июля, когда отряд находился в районе Ставангера, в средней части корабля прогремел взрыв; затем еще два — по всей видимости, произошла детонация боезапаса. Миноносец разломился пополам, кормовая часть затонула мгновенно, носовая продержалась на воде около трех минут. Погибло 89 членов экипажа, 53 удалось спасти. В числе последних оказался и командир корабля капитан-лейтенант Кассбаум.

С флагманского линкора вроде бы были замечены следы торпед и перископ, что говорит об атаке подводной лодки. В настоящее время принято считать, что «Лухс» стал жертвой британской субмарины «Темз» (лейтенант-командер Данкерли). Однако эта лодка, вышедшая в поход в район Ставангера 22 июля, в назначенный срок 3 августа в базу не вернулась и на связь больше не выходила. Поэтому в литературе нашла распространение другая версия, ныне отвергнутая, согласно которой миноносец потопила другая субмарина — «Суордфиш» (лейтенант-командер Колдуэлл).^{*} Наконец, нельзя исключить и подрыв на дрейфующей mine — в ходе операции их наблюдали сигнальщики крейсера «Нюрнберг».

Так или иначе, после этой операции довоенные миноносцы надолго покинули негостеприимные северные воды, где они понесли ощутимые потери.

^{*} Нужно заметить, что 1 октября в Ла-Манше «Суордфиш» действительно атаковала группу из четырех миноносцев типа 23/24 и, по заявлению командира, потопила один из них. Скорее всего, здесь и следует искать следы постфактумного приписывания гибели «Лухса» этой субмарине.

Действия на Западе в 1940—1941 гг.

Завоевание Франции позволило германскому флоту расширить свой операционный театр далеко на запад, однако после потерь, понесенных в ходе Норвежской кампании, немногочисленные эсминцы и миноносцы оказались единственными крупными надводными кораблями, способными выполнить директиву Фюрера об активизации морской войны против Англии. Первым в плане мероприятий ОКМ, направленных на выполнение этого приказа, стало создание системы минных полей в юго-западной части Северного моря, призванных защитить морские пути из Гельголандской бухты в Ла-Манш. В первых числах августа 1940 г. 2-я и 5-я флотилии миноносцев были сосредоточены в Вильгельмсхафене, получив задачу сопровождать заградители на минные постановки в юго-западной части Северного моря. Миноносцы участвовали в постановке заграждений «SW.1» (7—8 августа), «SW.2» (14—15 августа), «SW.3» (31 августа—2 сентября), «SW.0» (6—7 сентября), причем и сами выставили 1000 минных защитников.

Завершив эту миссию, миноносцы, вместе с эсминцами и заградителями, постепенно перебазировались во французские порты. Уже 2 сентября 2-я флотилия прибыла в Шербур, сразу присту-

пив к активным действиям. В начале сентября ее корабли выставили в Дуврском проливе три минных заграждения — «Вальтер», «Ханнелорс» и «Бернхард». Во время последней операции имела место стычка с британскими торпедными катерами, завершившаяся безрезультатно для обеих сторон.

1-я и 5-я флотилии отправились во Францию ближе к середине месяца, причем переход сложился весьма драматично. 12 сентября в устье р. Шельды бомбардировщики «Бленхейм» атаковали Т-1, Т-2 и Т-3. Осколки бомбы, разорвавшейся всего в 10 м от борта Т-2, тяжело ранили 6 человек, в том числе командира корабля капитан-лейтенанта Бэтге* и старшего механика, а повреждения оказались настолько серьезными, что миноносцу пришлось идти на ремонт во Флиссинген. Т-1 и Т-3 прибыли в Гавр 15 сентября.

Сосредоточение кораблей и судов для операции «Зеелёве» служило постоянной целью для налетов Королевских ВВС.

* В октябре 1940 г. Нильс Бэтге занял должность командира 4-й флотилии торпедных катеров, 4.1.1942 был награжден Рыцарским крестом, в 1943 г. некоторое время командовал миноносцем Т-20, а затем принял эсминец Z-35, на котором погиб 12.12.1944.

Миноносцы 2-й флотилии в Шербуре, начало сентября 1940 г.





Т-3 по окончании курса боевой подготовки, лето 1940 г.

Британские бомбардировщики нередко наносили немцам серьезные потери. В ночь на 18 сентября «Бленхеймы» 53-й и 59-й эскадрилий и «Бофорты» 22-й эскадрильи произвели налет на Шербур, в ходе которого одна бомба разорвалась у самого борта Т-11 в районе носового машинного отделения. Осколками турбина была выведена из строя, возник пожар, несколько человек получили ранения. В декабре подбитый корабль перешел в Германию и был выведен в резерв до июня следующего года.

Не прошло и суток, как «тридцать пять» понесли первую потерю: в Гавре английские бомбардировщики (предположительно, «Бленхеймы» Берегового командования) потопили Т-3. Случай этот стал хрестоматийным и достаточно подробно описан в русскоязычной литературе.* Примерно в 23.30 18 сентября одна из бомб угодила в корму стоявшего на якоре миноносца позади 105-мм орудия ближе к левому борту. В результате повреждений было затоплено несколько отсеков, корабль получил значительный крен на правый борт, в воду вошла часть палубы. Поскольку миноносец не был подготовлен к бою, почти все палубные

люки оказались незадраенными, что привело к затоплению через них ряда неповрежденных отсеков. Видя, что шансов на спасение практически нет, капитан-лейтенант Брунс отдал приказ оставить корабль. Через 15 минут он затонул. Потери составили 9 убитых и 12 раненых.

Из миноносцев 5-й флотилии от английской авиации пострадал только невузучий «Ильтис». 26 сентября в Гавре он получил прямое попадание бомбы, потеряв 6 человек убитыми и 7 ранеными. Пришлось поставить его на ремонт в Шербуре. В конце сентября флотилия эскортировала заградители на переходе из Шербурга в Брест, после чего действовала в восточной части пролива. В ночь на 1 октября «Грайф», «Фальке», «Кондор» и «Зееадлер» выставили минное заграждение «Вернер» в районе Дувра. На обратном пути, в заливе Сены они были атакованы подводной лодкой «Суордфиш» — выпущенные ею торпеды прошли рядом с «Кондором» и «Фальке».

В конце сентября 1-я и 2-я флотилии миноносцев были отозваны в Германию, зато «хищников» германское командование решило с увеличением темного времени использовать против британских прибрежных коммуникаций в Ла-Манше. Первый выход, произведенный в ночь на 9 октября шестью кораблями (к четырем вышеперечисленным присоединились «Ягуар» и «Вольф») под командованием корветтен-капитана Хенне, не достиг своей цели, зато второй, совершенный тремя днями позже, оказался весьма успешным.

«Грайф» (лидер), «Фальке», «Кондор», «Зееадлер» и «Вольф» вышли из Шербурга в 19.30 11 октября и 21-узловым ходом

* Короткин И. М. Боевые повреждения надводных кораблей. — Л., 1960; Муру Н. П. Основы непотопляемости корабля. — М., 1990.



Т-3 в Гавре вскоре после подъема, март 1941 г.

двинулись на север. В нескольких милях от маяка Сент-Кэтрин (южная оконечность о. Уайт) ими были обнаружены находящиеся в дозоре вооруженные траулеры «Листрак» (778 брт)* и «Уорвик Дипинг» (445 брт). Миноносцы увеличили скорость, и в 23.27 с дистанции 20 кбт. был дан первый залп. Растерявшийся командир «Листрака» счел, что его обстреливают свои корабли, поэтому приказал зажечь огни и дать опознавательные. Это сделало его судно прекрасной мишенью для немецких артиллеристов. Несколько снарядов разорвалось в котельном отделении, и траулер начал медленно погружаться. «Грайф» выпустил торпеду, после взрыва которой «Листрак» быстро скрылся под водой. Уцелевшие члены команды на следующий день были спасены британскими катерами.

Та же участь ждала второе судно. Первый же снаряд, разорвавшийся на «Уорвик Дипинг», уничтожил единственную 102-мм пушку, однако предназначавшаяся судно торпеда прошла под его килем. Траулер зигзагом пытался отойти к берегу, но снаряды сыпались один за другим. Последовали попадания в рулевую рубку и машинное отделение, после чего команда начала оставлять обреченное судно. В 23.58 «Кондор» прикончил его торпедой. Удивительно, что на траулере не было потерь: к утру все 22 члена экипажа достигли берега на шлюпке.

Отголоски боя подняли тревогу на берегу, и для выяснения обстановки были направлены охотники Ch-6 и Ch-7, действовавшие под флагом ВМС Свободной Франции.** В 1.11 «Грайф» обнаружил противника и с «пистолетной» дистанции 5,5 кбт. быстро расстрелял оба катера артиллерией, после чего выловил из воды около сорока французских моряков.

К двум часам ночи Хенне счел свою задачу выполненной и развернул флотилию в западном направлении, намереваясь вернуться в базу. Однако в 3.25 наблюдатели «Грайфа» заметили двигающуюся строем кильватера колонну кораблей. Это были британские эсминцы «Джэ-кел», «Джупитер», «Кельвин» и «Киплинг» под командованием капитана Льюиса Маунтбэттена. Они вышли в море для перехвата немецкого конвоя, о котором

* Название траулера встречается как во французском («L'istrac»), так и в английском («Listrac») написании.

** В британской литературе встречаются утверждения, что охотники были укомплектованы польскими экипажами, однако польские авторы это категорически отрицают.



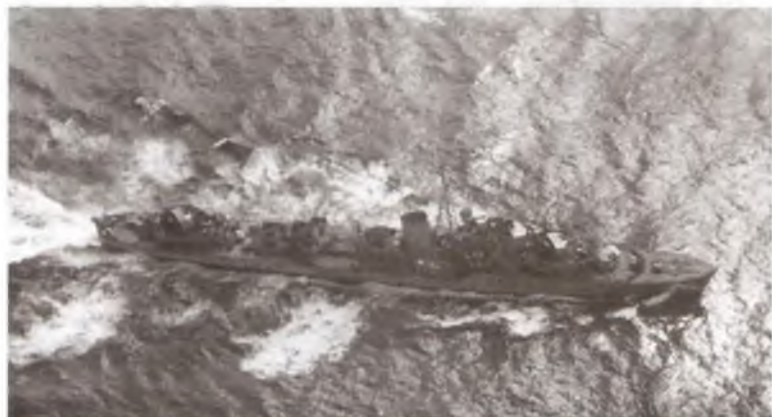
Британский вооруженный траулер «Уорвик Дипинг»

сообщила авиационная разведка, однако никого не обнаружили и уже возвращалась домой, когда получили сообщение о находившихся поблизости немецких миноносцах.

Противники пересеклись в центре Ла-Манша, в 27 милях юго-западнее острова Уайт. Флотилия Хенне оказалась в трудном положении, так как неприятель обладал заметным превосходством в скорости и огневой мощи. Англичане первыми открыли огонь с дистанции около 22 кбт.; немцы увеличили ход до 31 узла и стремительно маневрировали под прикрытием дымовой завесы, поставленной «Грайфом», «Зееадлером» и «Кондором», отвечая залпами кормовых орудий. Это им помогло. Хотя залпы англичан ложились хорошо, прямых попаданий им не удалось добиться. Заходить же в дымовую завесу осторожный Маунтбэттен не решился. К 4 часам утра британские корабли потеряли контакт и прекратили преследование. В 10.25 миноносцы благополучно прибыли в Шербур.

Данный рейд стал крупнейшим успехом германских миноносцев в действиях против каботажного судоходства противника. Встреча с эсминцами противника наглядно продемонстрировала, какому риску подвергаются небольшие корабли, действуя у неприятельского побережья. Попытка перенацелить их на обеспечение боевой деятельности эсминцев (17–18 октября флотилия Хенне прикрывала набеговую операцию в Бристольском заливе, завершившуюся боем с британскими кораблями) также оказалась безуспешной.

Британский эсминец «Джупитер», входящий в состав 5-й флотилии



пешной. Уделом «хищников» снова стали минные постановки. 29 октября «Ильтис» и «Ягуар» выставили у Дувра заграждение «Альфред», 2 декабря — заграждение «Оскар», а 3 декабря в постановке заграждения «Марианне» участвовало уже шесть миноносцев. Из произошедших за этот период инцидентов стоит отметить событие 8 ноября, когда «Кондор» получил сильный удар в корму от «Фальке» и на полтора месяца выбыл из боевого состава.

Еще хуже обстояли дела у 1-й и 2-й флотилий, которые по возвращению из Франции были подчинены командованию военно-морской группы «Норд» и перебазированы в норвежский Ставангер. Здесь немцы предприняли единственную за всю войну (!) попытку использования «тридцать пятых» по прямому назначению. 6 ноября авиационная разведка обнаружила два конвоя, следовавших вдоль северо-восточного побережья Шотландии. Для их перехвата в море вышли обе флотилии в составе Т-1, Т-4, Т-6, Т-7, Т-8, Т-9 и Т-10. Операцией командовал корветтен-капитан Риде, державший свой брейд-вымпел на Т-6. Согласно расчетам, встреча с целью должна была произойти около 2 часов ночи в районе мыса Киннэрдс-Хэд. К побережью миноносцы должны были пройти через проходы в британских минных полях, карта которых была захвачена еще в начале мая на подводной лодке «Сил». Пожалуй, нужно было очень не уважать противника, да еще такого, как англичане, чтобы безоговорочно воспользоваться информацией полугодичной давности!

Ночь выдалась темной и облачной, дул легкий норд-вест, и к полуночи отряд находился примерно в 40 милях от мыса Киннэрдс-Хэд. В 0.15 головной Т-6 содрогнулся от мощного взрыва в кормовой части с правого борта. Последовавшая детонация снарядов в кранцах первых выстрелов и сигнальных ракет выз-

вала серьезный пожар. Обе машины сразу остановились, миноносец осел кормой и накренился на 10° на правый борт, окутанный облаком пара и дыма. Командир корабля капитан-лейтенант Вольфрам не имел информации о характере повреждений, поскольку вся внутрикорабельная связь вышла из строя. Полагая, что миноносец еще некоторое время продержится на плаву, он приказал всему экипажу подняться на палубу, и лично отправился на корму для выяснения обстановки. В это время носовой турбинный отсек начал наполняться водой, и крен стал быстро нарастать. Становилось очевидным, что спасти миноносец не удастся. После того, как все доступные спасательные средства были спущены на воду, Вольфрам отдал команду покинуть корабль. Т-6 быстро затонул кормой вперед, хотя из-за мелководья носовая часть какое-то время оставалась над водой. Подошедшие Т-7 и Т-8 спасли экипаж, включая командиров корабля и флотилии, но 48 человек погибло.*

Операция была отменена, отряд вернулся в Ставангер. Лишь позже командующий группой «Норд» адмирал Карльс получил данные с захваченного 1 октября норвежского торпедного катера МТВ-6 о том, что англичане продлили свои минные поля дальше на север. Именно британская мина стала причиной гибели Т-6.

Несмотря на отсутствие дальнейших попыток наступательных действий, 1-я и 2-я флотилии оставались в северных водах достаточно долго (последним в начале марта 1941 г. Ставангер покинул Т-1). 3 декабря Т-1, Т-5 и Т-12 эскортировали из Готенхафена в Фредериксхавн вспомогательный крейсер «Корморан», отправлявшийся в рейдерство; 25 января Т-5, Т-9, Т-10 и «Фалькс» обеспечивали эскорт линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» на начальной стадии операции «Берлин»; между 27 и 29 января Т-5, Т-9, Т-12 и «Фалькс» сопровождали заградители «Танненберг», «Бруммер», «Кёнигин Луизе» и «Ганзештадт Данциг» на постановку заграждений «Поммерн» и «Одер» у Ставангера, а в ночь на 4 февраля та же миннозаградительная группа в сопровождении миноносцев Т-5, Т-9, Т-10 и Т-12 выставила заграждение «Рюген» у Скудеснеса. Служба в суровых ус-

* Ральф-Раймар Вольфрам впоследствии перешел в подводный флот. Погиб 9 февраля 1945 г. вместе с U-864, потопленной британской субмариной «Венчурер».

Т-1 в камуфляжной окраске, 1940 г.





**Миноносец типа 35
в начальный период
войны, примерно
1940 г.**

ловиях штормового зимнего моря заставляла корабли по возвращении в Германию отправляться на судоремонтные предприятия. Хотя к концу лета 1941 г. ремонтные работы на большинстве «тридцать пятых» были закончены, и снова приступить к активным действиям им не было суждено.

Однако, мы несколько забежали вперед и должны вернуться к рассмотрению деятельности кораблей типа 23/24.

В середине декабря 1940 г. 5-я флотилия перебазировавшись в Роттердам и поступила в распоряжение Начальника минных заградителей «Вест» (FdMinsch West). 21—22 декабря «Грайф», «Зееадлер» и «Фальке» сопровождали заградители «Роланд», «Кобра», «Кайзер» и «Скагеррак» на постановку заграждения SW.a «Вагнер» в районе бельгийского побережья; 23—24 января та же группа произвела постановку заграждения SW.b «Вагнер»; эскорт составляли эсминец «Рихард Байтцен», миноносцы «Ильтис» и «Зееадлер» (в каждой из операций миноносцы сами выставили по 200 минных защитников).

В промежутке между этими операциями — в ночь на 8 января — «Кондор» и «Вольф» снова выходили для постановки заграждения «Ренате» в устье Темзы. На обратном пути «Вольф» подорвался на mine, выставленной британскими сторожевыми катерами типа ML, и в 11.50 затонул к северу от Дюнкерка. Погибло 45 человек, в том числе обер-лейтенант Петерс — первый командир миноносца, погибший в этой войне.

С середины января 1941 г. миноносцы снова направляются в порты Западной Франции. Первыми туда перешли «Грайф» и «Ягуар», за ними — «Ильтис» и «Зееадлер», последним прибыл «Кондор», однако именно он вместе с «Зееадлером» и эминцем «Рихард Байтцен» 1 февраля выводил в океан тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». Тем временем «Фальке» действовал в отрыве от основ-

ных сил, будучи переданным в распоряжение военно-морской группы «Норд».

Серьезная боевая нагрузка и долгое отсутствие полноценного технического обслуживания сказывались на боеспособности. 10 февраля «Грайф», «Зееадлер» и «Кондор» стали на ремонт на голландской верфи в Роттердаме, спустя три дня к ним присоединился «Фальке». Сокращение числа боеспособных кораблей привело к тому, что 16 февраля 6-я флотилия была расформирована, а все уцелевшие миноносцы старых типов сведены в 5-ю флотилию, которую принял корветтен-капитан Маркс, но уже 31 марта его сменил корветтен-капитан Мориц Шмидт.

Оставшиеся в Бресте «Ильтис» и «Ягуар» встречали возвращавшиеся из Атлантики «Адмирал Хиппер» (13—14 февраля), «Шарнхорст» и «Гнейзенау» (22 марта), а в промежутке между этими событиями произвели последние в этот период активные минные постановки, выставив у Истборна заграждения «Аугсбург А» (25—26 февраля) и «Аугсбург В» (5—6 марта). 23 марта оба миноносца вышли из Шербурга и, стремительно пройдя Дуврский пролив, направились на север. Однако резкое ухудшение погоды привело к аварии. В районе Эггесунна корабли попали в жестокий шторм, и «Ягуар» потерял руль. С помощью «Ильтиса» и подоспевшего буксира «Зеефальке» его удалось отбуксировать в Ставангер, откуда после экстренного ремонта он отправился на ремонт в Роттердам. Единственный оставшийся в строю «Ильтис» принял участие в сопровождении возвращавшегося из океанского рейда «Адмирала Шеера», но с 11 апреля также стал на ремонт в пригороде Роттердама — Схидаме.

На этом первый этап действий миноносцев подошел к концу и впору подвести некоторые итоги. Первое, что бросается в глаза — это то, что миноносцы сравнительно мало действовали в соотве-



**T-11
в Кильской
бухте**

тствии с тем ОТЗ, для которого создавались. Почему? Да потому, что характер войны заметно отличался от того, который рисовали себе германские адмиралы в первой половине 20-х годов. Миноносцам не пришлось участвовать в ночных атаках против сил флота противника, пытающихся блокировать германское побережье по той простой причине, что британский флот таких действий не осуществлял. После нескольких походов в северной части Северного моря в 1939 г. англичане убедились, что любое появление в светлое время суток вдали от своих берегов, где их могла обеспечить истребительная авиация, сопряжено с активным противодействием Люфтваффе. Поэтому они старались не плавать в зоне действий немецких бомбардировщиков, а радиус последних примерно совпадал с реальным радиусом действия миноносцев, с учетом того, что они тоже не могли позволить себе уходить далеко от немецкого побережья в светлое время. После этого англичане перешли к дальней блокаде Германии, как бы оставив миноносцы без целей.

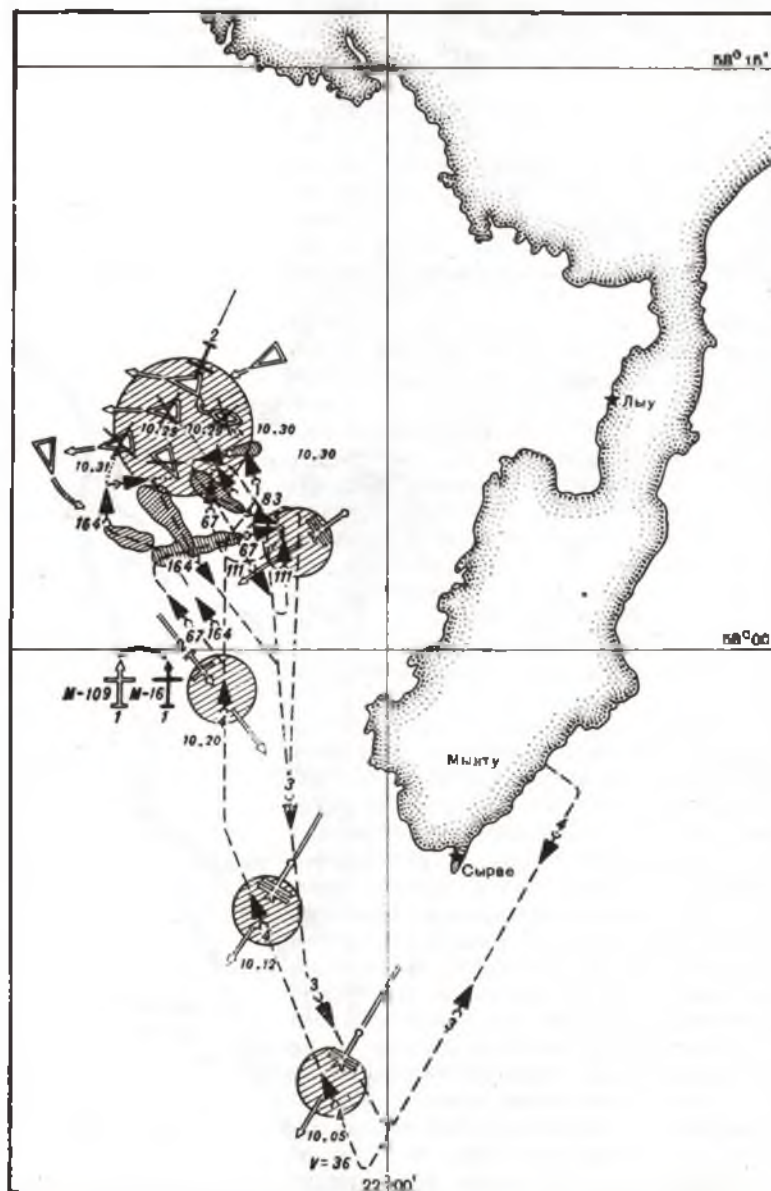
Теоретически, «хищников» можно было бы задействовать в нападениях на конвои у восточного побережья Англии, но ОКМ приняло решение вместо торпедно-артиллерийских набегов миноносных сил нанести удар по этой коммуникации силами минного оружия, которое следовало использовать скрытно. В том, что это мнение оказалось верным, легко убедиться, взглянув на списки союзных кораблей и судов, погибших в конце 1939 — начале 1940 г. на минах, выставленных немецкими эсминцами. Вряд ли используя торпеды и артиллерию, немцам удалось бы достигнуть большего. Возможно, к постановкам следовало бы привлечь и миноносцы, но тогда немецким адмиралам показалось, что их следует использовать в соста-

ве сил обеспечения постановок для охраны крейсеров. Недостатки «хищников» в качестве кораблей сопровождения были известны, но и посылать крейсера вовсе без охраны было бы еще большей ошибкой. Таким образом, использование миноносцев не по назначению стало платой за некоторую несбалансированность немецкого флота по типу и числу боевых единиц, а также провал со строительством эскортных кораблей типа «F».

Использование миноносцев в качестве быстроходных десантных кораблей в ходе Норвежской кампании носило вынужденный характер, но поскольку немцы не встретили там по ряду причин адекватного отпора, прошло довольно успешно, чего нельзя сказать об эскортировании боевых кораблей — при осуществлении этого вида деятельности они создавали лишь иллюзии охранения, которые в нескольких случаях рассеивались довольно болезненно.

Куда большие возможности на первый взгляд возникли перед миноносцами после приобретения баз в Ла-Манше. Почему же они не были реализованы? С нашей точки зрения — из-за ошибок, допущенных ОКМ. Без серьезного анализа обстановки оно попыталось повторить минные успехи прошлой осени и зимы. Но на этот раз англичане были готовы к такому обороту событий. Они научились тралить магнитные мины и довольно быстро нашли способ борьбы с акустическими. Если с сентября 1939 г. до марта 1940 г. на минах в прибрежных водах Англии погибло 128 судов общим тоннажем почти 430 тыс. брт, то за аналогичный период 1940—1941 гг. — 109 судов тоннажем около 180 тыс. брт. И это несмотря на то, что мин было выставлено в несколько раз больше, поскольку теперь к постановкам присоединились авиация и торпедные катера. Представляется, что подчиненные FdT силы смогли бы добиться больших успехов, если бы было организовано взаимодействие между торпедными катерами и миноносцами. Последние могли бы выступать своеобразными лидерами торпедных катеров, обеспечивать их выход в атаку и отрыв от преследующих сил. Это заставило бы англичан еще больше увеличить охранение прибрежных конвоев, что было связано с большим простоем судов в порту в период формирования крупного конвоя и снижением объема перевозок. В любом случае действия в непосредственном качестве принесли бы им больше славы и уважения, чем попытки состязаться с самолетами по числу выставленных мин.

Схема атаки кораблей противника торпедными катерами №№ 67, 83, 111 и 164 в бухте Лью 27 сентября 1941 г.



диры гл. старшина А.И. Афанасьев и мл. лейтенант В.Д. Налетов, командир отряда капитан-лейтенант С.А. Осипов). Их атака была отбита около 18 часов сосредоточенным огнем миноносцев и охотников — два торпедных следа (причем, одна из торпед шла по поверхности) были замечены на удалении 2000 м от судов. На первом же выстреле орудие на Т-2 полностью вышло из строя из-за поломки замка. Вопреки заявлениям советской стороны, что в результате атаки были потоплены три крупных транспорта, противоборствующие стороны вышли из боя без потерь. Продолжая выполнять поставленную задачу, вечером миноносцы кратковременно бомбардировали де-

ревню, где по данным визуально наблюдения находилось скопление советских войск. Еще один обстрел побережья совместно с охотниками был произведен рано утром 14-го. Противодействия при этом не наблюдалось, но стоило немецким торпедным катерам подойти к берегу, как по ним открыла огонь полевая батарея. Потеряв одного человека легко раненным на борту S-57, немцы поспешили отойти мористей. После этого руководивший операцией командующий крейсерами адмирал Г. Шмунд счел задачу выполненной и отозвал отряд в базу. И действительно, решив, что противник намеревается высадить десант, командующий обороной Моонзундских островов генерал-лейтенант А.Б. Елисеев оставил в своем распоряжении значительные резервы, которые тем временем остро требовались на восточном берегу Саремы, где и происходила реальная высадка.

К концу месяца ситуация на театре коренным образом изменилась. Будучи убежденным, что после падения Ленинграда корабли Краснознаменного Балтийского флота предпримут попытку прорваться в нейтральную Швецию, 20 сентября Гитлер лично отдал приказ о формировании так называемого Балтийского флота (Baltenflotte) под командованием вице-адмирала Отто Цилиакса. Северная группа, в которую вошли линкор «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», легкие крейсера «Нюрнберг», «Кельн», эсминцы Z-25, Z-26, Z-27, 2-я флотилия миноносцев (Т-11, Т-2, Т-5, Т-8) и 3-я флотилия торпедных катеров, получила приказ о развертывании в районе Аландских островов. Южная группа в составе крейсеров «Лейпциг», «Эмден», миноносца Т-7 и нескольких торпедных катеров была сосредоточена в Лиепае. 23 сентября Северная группа вышла из Свинемюнде и на следующий день стала на якорь в Аландских шхерах. Однако донесений о выходе советского флота не поступало, а воздушная разведка сообщала, что после массированных налетов на Кронштадт он вряд ли возможен. Поэтому уже 25-го числа «Тирпиц» и «Шеер» в сопровождении Т-2, Т-5 и торпедных катеров ушли в Готенхафен, откуда им предстояло разойтись по судоремонтным предприятиям. Еще раньше Т-11 и Т-8 ушли в Либаву, где присоединились к Южной группе. Еще накануне последняя получила приказ оказать огневую поддержку войскам 42-го армейского корпуса, которые захватили уже почти весь остров Сарема за исключением его



южной оконечности — полуострова Сырве.

«Лейпциг», «Эмден», Т-7, Т-8 и Т-11 вышли в море вечером 25 сентября и к рассвету заняли позицию в бухте Лыу. В 6 часов утра крейсера открыли огонь и до полудня успели провести шесть стрельб. Миноносцы обеспечивали ПЛО, но, в связи с практически полным отсутствием противодействия, в ходе последней бомбардировки командир отряда капитан-пур-зее Штихлинг разрешил им приблизиться к берегу и дать возможность поупражняться своих артиллеристов (2-я флотилия выпустила по берегу 51 снаряд). Закончив выполнение заявки сухопутных войск, крейсера отошли на запад. В связи с тем, что прорвать советские позиции немцам в тот день так и не удалось, адмирал Шмундт приказал повторить обстрел на следующее утро. На этот раз в огневой поединок с немецкими кораблями вступили береговые батареи № 315 и № 25а (последняя имела 130-мм орудия). Снаряды ложились поблизости от немецких кораблей, в связи с чем Штихлинг разрешил миноносцам отойти мористей. Очевидно, их отход был истолкован на берегу на получение повреждений, в связи с чем генерал-лейтенант А.Б. Елисеев бросил для довершения разгрома группу торпедных катеров в составе ТКА № 67, № 83, № 111 и № 164 под командованием капитан-лейтенанта В.П. Гуманенко.

Приближающиеся катера были замечены с немецких тральщиков, а в 9.17 их обнаружили сигнальщики «Эмдена». Штихлинг немедленно приказал перенести огонь на нападавших, дистанция до которых составляла 55 кбт., и развил

полный ход. Одновременно миноносцы были отозваны к крейсерам. В 9.25 советские катерники начали атаку. С дистанции 7—10 кбт. они дали торпедные залпы, но ни один из них не достиг цели. По немецким данным, наблюдатели крейсеров заметили на удалении только один пенный след. В 9.33 ТКА № 83 (лейтенант Н.П. Кременский) получил прямое попадание снаряда с «Эмдена» в моторное отделение, потерял ход и загорелся. Подоспевший № 111 снял с него экипаж, после чего группа покинула поле боя. Миноносцы Т-7, Т-8 и тральщик М-151 некоторое время преследовали нападавших в южном направлении, но попали под плотный и точный огонь береговых батарей и поспешили отойти к главным силам. При этом командир Т-8 капитан-лейтенант фон Трота не выполнил приказа обследовать место гибели катера № 83, за что подвергся порицанию Штихлинга.

В связи с тем, что план стрельб был полностью выполнен, и на крейсерах почти не осталось снарядов, еще до полудня отряд лег на курс, ведущий в Либаву. В 14.27, когда соединение находилось на траверзе Виндавы, сигнальщики обнаружили следы двух торпед, устремившихся к борту «Лейпцига». Одновременно командир Т-7 капитан-лейтенант Квэт-Фаслем дал сигнал об обнаружении подводной лодки. Поднятая им тревога заставила корабли совершить поворот «все вдруг», и торпеда прошла недалеко от правого борта крейсера. Тем временем Т-7 достиг точки предполагаемого нахождения субмарины и сбросил туда восемь глубинных бомб. При этом акустики миноносца утверждали, что слышали

**Т-2 проходит
за кормой другого
миноносца,
1941—1942 гг.**



шумы винтов подводной лодки и какие-то акустические сигналы. Спустя несколько минут была замечена вторая торпеда. Уверенный, что его атакуют сразу две лодки, Штихлинг выделил для их преследования Т-7 и Т-11, а крейсерам приказал полным ходом отходить на юг. В течение 45 минут оба миноносца напряженно искали противника, но поскольку контакта с ними установить так и не удалось, Штихлинг отозвал их к отряду.

Данный эпизод по сей день остается загадкой. Единственной советской подлодкой, имевшей возможность осуществить эту атаку, была Ш-319 (капитан-лейтенант Н.С. Агашин). Она вышла из Кронштадта 20 сентября с задачей действовать в районе Либавы. Лодка не вернулась из похода и даже не доложила о форсировании Финского залива, что ставит под сомнение саму возможность ее нахождения в районе описанных событий 27 сентября. С другой стороны, находившаяся одновременно на другой позиции Ш-320 (капитан-лейтенант И.М. Вишневский) лишь в конце похода и то случайно смогла связаться с базой, поскольку выданные ей перед выходом в море документы по связи не соответствовали действующим. Хотя торпедные следы и акустический контакт могли являться лишь плодами воображения немецких моряков, не исключено, что крейсера действительно подверглись атаке Ш-319. Уверенно можно утверждать лишь одно — к ее гибели восемь бомб, сброшенных с Т-7, не могут иметь никакого отношения. Скорей всего подлодка погибла позднее, подрывавшись на mine в пределах своей позиции либо при возвращении в Финском заливе...

Вечером того же дня отряд Штихлинга бросил якоря в Лиенае, а уже вечером следующего дня крейсера в сопровождении Т-11 и Т-8 ушли в тыловые базы.

Последней акцией миноносцев в балтийских водах в 1941 году стало участие в операции «Остпрройссен» — демонстрации у западного побережья о. Хиума 12—13 октября. 2-я флотилия в составе Т-2, Т-5, Т-7 и Т-8 сопровождала крейсер «Кельн» к мысу Ристна на обстрелы целей, важнейшей из которых была 130-мм береговая батарея № 44. 12-го батарея активно вела огонь по вражеским кораблям, удерживая их на дальней дистанции и заставляя часто менять курс. Миноносцы обеспечивали действия крейсера не только в качестве противолодочного охранения, но и как дымзавесчики. Кроме того, они и сами вели огонь. Вечером того же дня в связи с полным израсходованием боезапаса батарея была взорвана, что, впрочем, осталось незамечено немцами. В связи с этим всю первую половину дня 13 октября «Кельн» и миноносцы безнаказанно выпустили по мысу Ристна остатки боекомплекта, что вряд ли каким-то образом отразилось на наземной обстановке — в связи с многократным превосходством противника советская оборона на острове пала. Увлечшись стрельбой, подчиненные Эрдмана не заметили приближения советской подлодки Ш-323 (капитан-лейтенант Ф.И. Иванцов), которая попыталась выйти в торпедную атаку на «Кельн». Увы, неправильные действия личного состава при подготовке торпедных аппаратов к залпу привели к утрате плавучести и падению подлодки на грунт. Когда она всплыла на перископную глубину, немецкий отряд уже ушел в Готенхафен.

В связи с полным захватом Моонзундских островов 21 октября «Балтийский флот» был расформирован. 2-я флотилия некоторое время участвовала в сопровождении конвоев в Скагерраке, а в середине ноября была передана в подчинение командованию группы «Вест».

Действия в Ла-Манше в 1941—1942 гг.

Миноносцы 5-й флотилии закончили ремонт в мае-июне 1941 г. и далее сменили свою прежнюю активную боевую деятельность на эскортирование судов между Килем и Южной Норвегией. В частности, «Фальке» 7 июля сопровождал в Хортен крейсер «Нюрнберг», затем в обратном направлении крейсера «Лейпциг» и «Эмден»; а 10 августа вместе с «Ягуаром» прикрывал возвращение «Нюрнберга» в Германию. 25 августа флотилию передали в распоряжение командования группы «Норд», которое приняло решение о ее временном роспуске. «Грайф», «Фальке» и «Ильтис» стали торпедоловками в 24-й (учебной) флотилии подводных лодок в Тронхейме, а остальные — учебными кораблями, на которых офицеры-подводники оттачивали мастерство торпедных атак. В этот период миноносцы лишились многих опытных кадров, переведенных на действующие корабли, в первую очередь — «у-боты» Дёница.

К сожалению, нахождение вдаль от районов боевых действий не избавило миноносцы от новых потерь. 12 сентября «Грайф» сел на мель в Тронхеймс-фьорде и получил серьезные повреждения. Его отбуксировали в Свинемюнде, а оттуда — в Кенигсберг на верфь «Шихау» для ремонта, который продолжался до ноября 1942 г. Впоследствии верфи посетили также «Зееадлер» и «Кондор».

Лишь к концу года ОКМ изменило свое мнение относительно дальнейшей судьбы «хищников». Поскольку вступление в строй флотских миноносцев типа 39 затягивалось, а потребность в небольших и хорошо вооруженных кораблях для действий в Ла-Манше и Бискайском заливе все более возрастала, к январю 1942 года 5-я флотилия была вновь отмобилизована и вернулась в ставшую привычной операционную зону, где к тому времени уже оперировали миноносцы военной постройки...

«Тридцать пятые» снова оказались в негостеприимных водах Ла-Манша в конце 1941 г. 16 ноября стоявшие в Копенгагене Т-4, Т-7 и Т-12 получили приказ перейти в Киль. На следующий день они прошли Кильским каналом в Вильгельмсхафен, а оттуда — в Шербур. Их задача заключалась в эскортировании в Германию безликого «Прорывателя заграждений № 52» («Sperrbrecher 52»). На самом деле под этим именем скрывался вспомогательный крейсер «Комет» (контр-адмирал Айссен), возвращавшийся после 515-дневного рейдерства в океа-

не, во время которого было потоплено 8 судов суммарным тоннажем 52 130 брт.

Рейдер в сопровождении тральщиков М-10 и М-153 прибыл в Шербур в полдень 26 ноября. Вскоре после полуночи усиленный миноносцами отряд вышел в море и с рассветом укрылся в Гавре. Переход через самый опасный участок маршрута — Дуврский пролив — был начат в 19.24 27 ноября. Теперь в охране «Комета» находились три миноносца, пять тральщиков и шесть «раумботов». Британское Адмиралтейство получило информацию о предстоящем прорыве рейдера и выслало наперехват торпедные катера, результатом чего стала жаркая ночная схватка.

Противники встретились примерно в 4 часа ночи между Булонью и Дюнкерком. Стремительное маневрирование торпедных катеров и кораблей эскорта под иллюминацией осветительных снарядов делало обстановку крайне запутанной, что едва не завершилось гибелью Т-4. Сначала его по ошибке обстрелял Т-12, приняв за противника. Появились небольшие повреждения. Затем один из катеров очередью из пулемета прошелся по мостику Т-4, ранив четырех человек, в том числе командира корабля оберлейтенанта Зоммерлата. Командование миноносцем принял шеф флотилии корветтен-капитан Эрдман. Двадцать минут спустя Т-4 содрогнулся от взрыва в средней части. Поступил доклад об утечке пара из кормового котельного отделения. Сначала Эрдман решил, что корабль торпедирован, но вскоре выяснилось, что на самом деле его поразил 105-мм осветительный снаряд с одного из тральщиков. Он угодил в носовой торпедный аппарат, выведя его из строя и перебив осколками паропровод в котельном отделении №1. К счастью, детонация торпед не произошла, иначе гибель миноносца была бы

Миноносец типа 37 в Ла-Манше под прикрытием истребителей «Мессершмитт» Bf-110, 1941 г.



неминуема. Не было и жертв, хотя скорость упала до 24 уз. Т-7 также был поврежден пулеметным огнем, потеряв 3 человека убитыми и 3 ранеными. В остальном столкновение завершилось безрезультатно для обеих сторон, и к 7.00 немецкий отряд достиг Дюнкерка, откуда «Комет» без дальнейших происшествий дошел до Германии.

30 ноября флотилия прибыла в Вильгельмсхафен, но лишь для того, чтобы спустя несколько дней принять участие в следующей операции аналогичного характера. На этот раз подопечным миноносцев стал «Прорыватель заграждений № 53», он же вспомогательный крейсер «Тор», направлявшийся по второе океанское рейдерство. 3 декабря «Тор» под эскортом Т-2, Т-4, Т-7 и Т-12 вышел с рейда Шиллиг. Из-за плотного тумана отряду пришлось подолгу отстаиваться во Флиссингене и Зеебрюгге. Только вечером 15 декабря рейдер прибыл в Брест, не вступив в огневое соприкосновение с противником. Впрочем, этот успех объясняется исключительно благоприятными погодными условиями.

После завершения операции Т-2 и Т-4 остались в Бресте, а Т-7 и Т-12 17 декабря ушли в Германию (первому предстоял ремонт в Везермюнде, второму — в Киле). К тому времени командование Кригсмарине, испытывая нехватку личного состава, приняло решение вывести в резерв один из кораблей 2-й флотилии миноносцев. Корветтен-капитан Эрдман предпочел расстаться с Т-8, чья силовая установка отличалась крайней ненадежностью. 12 декабря корабль как раз совершал переход в Бремерхафен на ремонт, когда поступил приказ о его отмене. 30 декабря Т-8 был расформирован в Киле, а затем отбуксирован в Кенигсберг, где оставался в бездействии в течение двух лет.

Зимой 1942 г. для обеспечения прорыва через Ла-Манш линкоров «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» (операция «Церберус») была собрана крупнейшая за всю войну группировка германских миноносцев.

Т-5 и Т-11 вышли из Вильгельмсхафена 10 января и, соединившись на следующее утро с выдвигавшимся из Везермюнде Т-12, прибыли в Сен-Назер, отку-

да к началу операции флотилия в полном составе перебазировалась в Гавр. Примерно в тех же числах в Шербур прибыла 3-я флотилия корветтен-капитана Ганса Вильке, состоявшая из Т-13, Т-15, Т-16 и Т-17 (Т-14 в это время был затерт льдами во Фленсбурге и не смог присоединиться к остальным). Для нее участие в операции стало боевым дебютом. Наконец, на театре появилась и 5-я флотилия, в составе которой числилось пять боеготовых единиц.

«Шарнхорст» (флаг вице-адмирала Цилиакса), «Гнейзенау» и «Принц Ойген» в сопровождении шести эсминцев вышли из Бреста поздней ночью 11 февраля. Около 10 часов утра, когда эскадра миновала меридиан устья Сены, к ней присоединились 2-я и 3-я флотилии миноносцев. Они заняли места в ордере, образовав внешний периметр охранения (внутренний образовывали эсминцы). Миноносцы 5-й флотилии из Дюнкерка присоединились к эскрту у мыса Грин-Не примерно в 13.20 — буквально за несколько минут до появления британских торпедных катеров и самолетов.

В ходе отражения атак противника миноносцы вели интенсивный огонь, но из-за сильной качки эффективность его вряд ли была высокой. Исключением стал лишь один эпизод. Около 14:40 группу миноносцев и торпедных катеров атаковала эскадрилья истребителей-бомбардировщиков «Харрикейн». Одна из бомб разорвалась у борта «Ягуара», на котором 3 человека было тяжело ранено и 9 легко. Примерно в то же время Т-13 пострадал от близкого разрыва, но и англичане заплатили за это гибелью четырех самолетов.



Миноносец типа 37 во время операции «Церберус» Снимок сделан с мостика тяжелого крейсера «Принц Ойген»

Миноносцы, участвовавшие в операции «Cerberus» (11—13 февраля 1942 г.)

2-я флотилия (крв.-кпт. Эрдман): Т-2, Т-4, Т-5, Т-11, Т-12
3-я флотилия (крв.-кпт. Вильке): Т-12, Т-13, Т-15, Т-16, Т-17
5-я флотилия (фр.-кпт. Шмидт): «Jaguar», «Falke», «Ifis», «Kondor», «Seeadler»



Действия 5-й флотилии

Ремонт поврежденного «Ягуара» на верфи в Роттердаме занял всего несколько дней. Уже 21—23 февраля он, вместе с «Ильтисом», принял участие в обеспечении перехода в Норвегию тяжелых крейсеров «Адмирал Шеер» и «Принц Ойген» (последний 23 февраля был торпедирован британской подводной лодкой «Трай-дент»), после чего вся флотилия вновь сосредоточилась в Роттердаме, чтобы принять участие в новом этапе борьбы в Ла-Манше. Обстановка здесь претерпела серьезные изменения. Как пишет С. Роскилл, «весна 1942 года знаменовала [для британского флота] переход от оборонительных действий... к наступлению на прибрежное судоходство противника». Экипажи миноносцев сразу почувствовали это «на своей шкуре»: английские силы значительно возросли, и каждая проводка крупного судна была сопряжена с большим риском и потерями.

Очередная крупная операция была связана с эскортированием через пролив вспомогательного крейсера «Михель» (капитан-цур-зее фон Руктешелль). После полудня 13 марта он вышел из Флиссингена в сопровождении миноносцев «Зееадлер», «Фальке», «Кондор», «Ильтис» и «Ягуар», восьми тральщиков 1-й и 2-й флотилий и девяти «раумботов» 2-й флотилии. Маршрут перехода пролегал в непосредственной близости от побережья, что, по замыслу командования, должно было обезопасить важный объект от атак торпедных катеров. «Раумботы» и тральщики с поставленными тралями шли впереди, миноносцы прикрывали «Михель» с наиболее опасного правого борта.

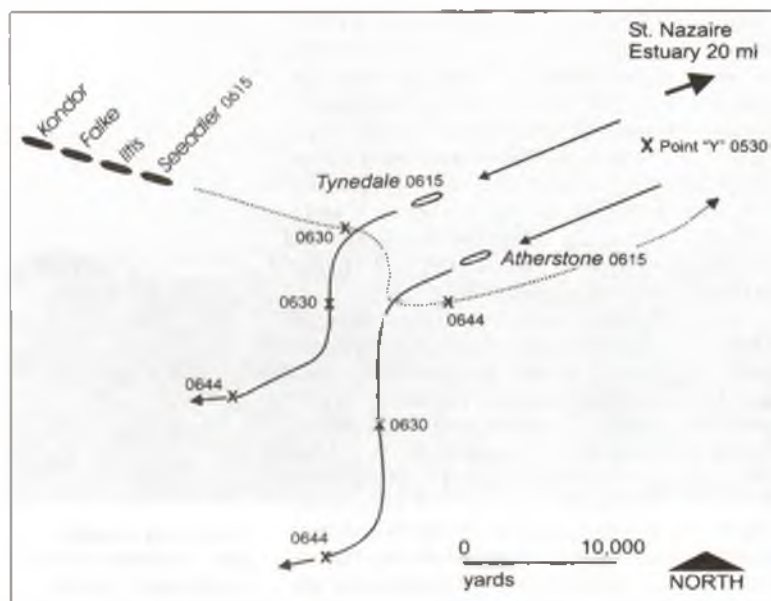
Первые сообщения о повышенной активности противника командир флотилии Шмидт получил от радиоразведки.

Около 4.00 следующих суток в районе Булони германские корабли были атакованы пятью торпедными и тремя артиллерийскими катерами. Близость к берегу позволила включиться в бой немецким береговым батареям. Атаку опасных «москитов» удалось отбить, повредив три катера. В 6.50, когда отряд проходил близ устья Соммы, катера появились снова и снова были отбиты.

Третья атака состоялась уже на рассвете. К месту столкновения подоспели более крупные корабли противника — старые эсминцы «Уолпол» и «Виндзор», эскортные миноносцы «Бленкатра», «Ферни» и «Колп». В создавшихся условиях командир «Михеля» счел разумным сбросить камуфляж и открыть огонь. Британские эсминцы выпустили по три торпеды, не добившись, впрочем, попаданий. Однако вспомогательный крейсер представлял из себя слишком крупную мишень, поэтому осколки снарядов причинили ему некоторые повреждения; восемь немецких моряков были убиты. Но в целом завязавшуюся перестрелку можно занести в актив немецким миноносцам. Попадание 105-мм снаряда отправило «Виндзор» в док на две недели; «Бленкатра» в течение трех недель ремонтировал многочисленные повреждения от осколков; «Уолпол» и «Ферни» также пострадали, хотя и не столь серьезно. 14 марта немецкий рейдер был в Гавре, 15-го — в Сен-Мало, 17-го — в Ла-Паллисе, откуда 20 марта вышел в Атлантику.

Флотилия стала базироваться на Сен-Назер, где вскоре разыгрались драматические события. Именно в этом порту находился крупнейший на атлантическом побережье Франции сухой док — единственный, способный вместить не-

Операция «Церберус»: германская эскадра идет через Ла-Манш, 12 февраля 1942 г.



Бой 5-й флотилии с эскортными миноносцами «Этерстоун» и «Тайндейл» у Сен-Назера 28 марта 1942 г.

мецкий линкор «Тирпиц», возможности прорыва которого в Атлантику опасались англичане. Для его разрушения была спланирована диверсионная операция. Основную роль в ней играл старый эскадренный миноносец «Кэмпбелтаун» — один из пятидесяти переданных американцами «гладкопалубников». Он должен был протаранить шлюз дока, после чего приводились в действие расположенные в корпусе подрывные заряды. Сопровождали его шестнадцать сторожевых катеров типа ML, на борту которых находилось 268 командос, артиллерийский катер MGB-314 и торпедный MTB-74. На переходе эти силы прикрывались двумя эскортными миноносцами — «Этерстоун» и «Тайндейл».

В Бискайском заливе британскую «армаду» днем 27 марта обнаружила патрулировавшая в 200 милях западнее подводная лодка U-593. Тем же вечером корветтен-капитан Шмидт, получив соответствующий приказ, вывел свои корабли на поиски. Отсутствие современной радиолокационной аппаратуры не

Британский эскортный миноносец «Тайндейл» (снимок 1942 г.)



дало немцам возможности обнаружить английский отряд, который разминувшись с ними встречным курсом. Благодаря этому, в 22 часа командос практически беспрепятственно высадились на берегу. Сообщение о нападении достигло Шмидта только в 2.40, когда его флотилия находилась в сотне миль от берега. Хотя миноносцы на всех парах поспешили к месту событий, прошло несколько часов, прежде чем неприятель был замечен в предрассветной мгле.

«Этерстоун» и «Тайндейл» в это время оставались в условленной точке на расстоянии 20 миль от порта, ожидая возвращения «москитов» (тут нужно отметить, что покинуть Сен-Назер удалось лишь восьми сторожевым катерам). Первым к точке rendezvous около 5.30 подошел ML-306, однако англичане допустили роковую ошибку, приняв в предрассветном тумане приближавшиеся немецкие миноносцы за свои корабли. В ходе непродолжительной, но ожесточенной перестрелки с «Ягуаром» большая часть экипажа катера была убита или ранена, а сам ML-306 — захвачен и отбуксирован в порт. Впоследствии он вошел в состав германского флота под номером RA-9.

Примерно в то же время британские эсминцы развернулись и полным ходом пошли на юго-запад, держа между собой интервал 25 кбт. В 6.15 наблюдатели головного «Зееадлера» с расстояния около четырех миль заметили на фоне светлеющего горизонта их силуэты. Миноносцы повернули направо, и в этот момент ближайший к ним «Тайндейл» также установил контакт. Командир «Этерстоуна» лейтенант-командер Дженкс приказал отвернуть на юг, рассчитывая увести противника от своих катеров.

Оказавшись за кормой у неизвестных кораблей и будучи не до конца уверенным в их национальной принадлежности, Шмидт приказал открыть огонь только в 6.31. «Этерстоун» поставил дымовую завесу, поэтому первые залпы пришлось по «Тайндейлу», находившемуся всего в 27 кабельтовых от немецкой колонны. Британский корабль отвечал из кормовой 102-мм установки, имея своей целью сначала «Зееадлер», а затем перенеся огонь на «Ильтис». Его орудия выпустили 52 снаряда, не добившись попаданий, тогда как «Этерстоун» из-за дыма вообще не мог стрелять. Немцы добились двух попаданий в «Тайндейл», причинив ему небольшие повреждения, а когда дистанция сократилась до 20 кбт. «Зееадлер» и «Ильтис» выпустили по три торпеды. В 6.44 «Тайндейл» также поставил дымо-

вую завесу и повернул на запад, надеясь увлечь немцев за собой — навстречу находившимся в 80 милях эскортным миноносцам «Кливленд» и «Броксби». Шмидт не поддавался на уловку. Вместо этого немецкая флотилия развернулась на север и взяла курс на Сен-Назер. Всего в этом бою немцы израсходовали от 240 до 360 снарядов.

Итогом рейда, который немецкие миноносцы не смогли предупредить, стало разрушение важного дока. Тем самым англичане полностью выполнили свою задачу, хотя и понесли ощутимые потери...

Апрель и начало мая флотилия продолжала оставаться в водах Бискайского залива. Новый приказ заставил ее 8 мая срочно покинуть Брест и перейти в Хукван-Холланд, где «Ягуар» остался для ремонта, а остальная четверка 12 мая присоединилась к эскورتу прорывавшегося в океан вспомогательного крейсера «Штир» (фрегаттен-капитан Герлах).

Мощные силы сопровождения рейдера состояли, кроме миноносцев, из десяти тральщиков 2-й и 8-й флотилий и шестерки «раумботов». Походный ордер строился в три эшелона. Впереди строем клина шли «раумботы», за ними в аналогичном порядке двигались тральщики, замыкал процессию «Штир», взятый в плотную «коробочку» миноносцами. «Зееадлер» шел впереди вспомогательного крейсера, «Фальке» — у него за кормой, «Кондор» и «Ильтис» находились по левому и правому борту. Скрыть проход столь многочисленного отряда через узкий пролив Па-де-Кале не представлялось возможным. Сначала корабли были обстреляны береговыми батареями Дувра, не добившимися попаданий, а в ранние часы 13 мая между мысом Гри-Не и Булонью на него напали торпедные катера.

Англичане атаковали со стороны берега, используя фактор внезапности. Заслышав гул моторов, со «Штира» выстрелили осветительными снарядами. Первый же залп «Зееадлера» накрыл МТВ-220, который загорелся и позже затонул. В свете пожара наблюдатели «Кондора» заметили торпеду, прошедшую прямо перед носом и устремившуюся в сторону «Ильтиса». На втором миноносце ее обнаружили слишком поздно, и отданная командиром корабля капитан-лейтенантом Якобсеном команда «Обе машины — полный назад» не помогла предотвратить попадание. В 4.04 чуть позади носовой трубы раздался взрыв, буквально разорвавший корабль надвое. Носовая часть легла на правый борт и стремительно ушла под воду, кор-

мовая продержалась на поверхности немногим дольше. Англичане записали этот успех на счет МТВ-221. Через пять минут торпеда с МТВ-219 настигла «Зееадлер». Взрыв прогремел в средней части. Командир корабля капитан-лейтенант Штрекер ударной волной был выброшен с мостика за борт и уже находясь в воде наблюдал, как его миноносец разломился и затонул. Это произошло в 9 милях северо-западнее м. Гри-Не.

Спасательные работы, начатые немецкими «шнелльботами» только через два часа, дали небольшие результаты — из воды удалось подобрать только 33 человека. Потери на обоих кораблях были очень тяжелыми: 115 погибших на «Ильтисе» (в том числе Якобсен) и 85 на «Зееадлере». Несмотря на это, «Штиру» удалось благополучно форсировать Ла-Манш и 18 мая прибыть в устье Жиронды, откуда на следующий день он вышел в океан.

Укоротившиеся ночи заставили немцев перейти к организации проводки судов методом «перетекания». Конвой ходили короткими отрезками от порта к порту под прикрытием темноты или тумана и только наиболее важные из них могли совершать сквозные переходы, но под очень сильным прикрытием.

В ночь на 19 июня «Кондор» и «Фальке» находились в охране двух судов на переходе через Ла-Манш. Очередное столкновение произошло в устье реки Оти. На этот раз противниками немецких моряков оказались британский эскортный миноносец «Олбрайтон» и турбинные канонерские лодки SGB-6, SGB-7, SGB-8 — корабли более крупные и менее быстроходные, чем торпедные катера. В ходе непродолжительного боя торпеды с SGB-7 пустили на дно бельгийский пароход «Тюркуаз» (278 брт), находившийся под немецким контролем, но и сама паровая канонерка попала под огонь 105-мм орудий немецких кораблей и была потоплена.

После этого столкновения «Кондор» и «Фальке» ушли для ремонта в Вильгельмсхафен. В неспокойных водах Ла-Манша их сменили миноносцы 3-й флотилии.

Действия 3-й флотилии

13 июля Т-4, Т-10, Т-13 и Т-14 вышли из Куксхафена и 16-го числа отшвартовались в Гавре. Их боевая деятельность началась с минных постановок — в течение месяца ими было выставлено три оборонительных заграждения («Рейн», «Штайн» и «Мазурен»). Вскоре ОКМ приняло решение об отправке на Даль-



ний Восток двух блокадопрорывателей, и миноносцам приказали обеспечить их охрану на переходе через Бискайский залив.

Первое судно — «Укермарк» (бывший «Альтмарк») под командованием капитана фон Цаторски — вышло в море 9 августа в сопровождении T-10, T-13 и T-14, но было обнаружено авиацией противника и вернулось в порт. По такому же сценарию прошел вывод судна снабжения «Эрмланд» 11 августа. Спустя четыре дня суда повторили попытку прорыва уже совместно под эскортом двух миноносцев. На этот раз им удалось пройти дальше обычного, однако потом самолеты вновь настигли их, причинив повреждения, и 17-го числа оба блокадопрорывателя вернулись в Бордо и Ла-Паллис.

Следующий всплеск активности 3-й флотилии состоялся почти через два месяца. 5 октября буксиры «Фолькмар» и «Эльба» вывели из Гавра корпус миноносца T-3, погибшего осенью 1940 г., но впоследствии поднятого немецкими спасателями. Несмотря на медлительность и неповоротливость, караван добрался до берегов Германии без помех. В обратном направлении флотилии предстояло провести вспомогательный крейсер «Комет», отправлявшийся во второе рейдерство.

Вечером 13 октября «Комет» вышел из Гавра в сопровождении четырех миноносцев. Эскортом командовал корветтенкапитан Вильке, находившийся на T-14 в голове походного ордера. С правого борта рейдер прикрывал T-10, с левого, обращенного к берегу, — T-4, замыкал строй T-19. Корабли держали интервал и дистанцию около 2,5 кбт, скорость — 13 уз. Ночь была очень темной, дул умеренный западный ветер, гнавший небольшие волны.

Переход уже стоил германскому флоту четырех моторных тральщиков (R-77, R-78, R-82, R-86), погибших на минах 8 октября на выходе из Флиссингена. В проливе отряд поджидали корабли противника, высланные Адмиралтейством по данным радиоперехватов. Флотилия

эскортных миноносцев типа «Хант» под командованием лейтенант-коммандера Ингрэма («Коттесмор», «Кьюорн», «Олбрайтон», «Эскдейл» и норвежский «Глэйсдейл») заранее была переведена в Дартмут и в ночь на 14 октября с восемью торпедными катерами (MTB-49, -55, -56, -84, -95, -203, -229, -236) патрулировала в районе мыса Ла-Хуг. Вторая группа «хантов» («Ферни», «Тайндейл», «Брок-лсби» и польский «Краковяк») вышла в море из Плимута. Британские эскортные миноносцы были вооружены четырьмя — шестью 102-мм орудиями и четырьмя 40-мм автоматами каждый и, таким образом, превосходили противника как количественно, так и качественно.

Контакт с немцами установили самолеты Берегового командования, обнаружившие отряд у Барфлера в 21.00 и сбросившие осветительные бомбы. Хотя бой становился неизбежным, командир «Комета» капитан-цур-зее Брокзин, являвшийся старшим из офицеров, не предпринял попытки укрыться в Шербуре. Вскоре после полуночи подошла флотилия Ингрэма, и сражение началось.

Около 2.05 на концевой T-10 внезапно обрушился шквал снарядов. От двух попаданий в носовое машинное отделение возник пожар. Главный паропровод был перебит, и скорость быстро упала до 8 уз. Капитан-лейтенант Зоммерлат с трудом развернул корабль на левый борт, приказал поставить дымовую завесу, открыть огонь и дать торпедный залп. К его огромному сожалению, по ошибке аппараты были развернуты не на тот борт, и шанс был упущен. Поскольку миноносец развернулся кормой к противнику, следующее попадание пришлось в бомбосбрасыватель, вызвав взрыв глубинных бомб, в результате чего затопило I и II отсеки. Пять минут спустя из машин доложили, что могут дать 24 узла, как тут четвертый снаряд угодил в среднюю надстройку, уничтожив зенитный автомат и вызвав детонацию его кранцев пер-вых выстрелов. Вскоре последовало по-

падение в трубу и котельное отделение. Давление пара снова упало, ограничив скорость девятью узлами. Последний, шестой снаряд перебил мачту чуть ниже прожекторной площадки. Положение Т-10 было крайне тяжелым. Лишенный почти всего вооружения, потерявший 11 человек убитыми и немало ранеными корабль вышел из боя и направился в сторону берега.

Т-4 находился на тактически невыгодной позиции: от неприятеля его загораживали «Комет» и Т-10. Уклоняясь от двух торпед, миноносец оказался под перекрестным обстрелом. Как докладывал его командир капитан-лейтенант Вайнлиг, на борту вспомогательного крейсера царил паника. 150-мм орудия вели огонь по правому борту, а носовой 20-мм автомат палил хаотически во всех направлениях. Его жертвами стали несколько человек на Т-14 и Т-19, в том числе корветтен-капитан Вильке. Т-4 спасла броня, прикрывавшая мостик и ходовую рубку.

В 2.15 в носовой части «Комета» прогремел взрыв и возник большой пожар. Огонь быстро охватил мостик, затем раздался еще один глухой взрыв, сопровождавшийся столбом огня и дыма. Рейдер моментально затонул, оставив после себя только слой разлившейся по поверхности горящей нефти. Ни один человек из его экипажа не был спасен. Нанеся напоследок повреждения «Броксби», германские миноносцы вышли из боя. По официальной версии британского Адмирал-

тейства, «Комет» был потоплен двумя торпедами с катера МТВ-236 (суб-лейтенант Дрейсон). Немецкие авторы, ссылаясь на очевидцев боя с обеих сторон, утверждают, что взрыв не сопровождался водяным фонтаном, характерным для торпедного попадания, а истинной причиной гибели знаменитого рейдера стал пожар подожженной снарядом цистерны авиационного топлива, вызвавший взрыв носового погреба.

Гибель «Комета» стала ярчайшим доказательством неспособности миноносцев серии 35/37 обеспечить надежную защиту эскортируемым кораблям. Слабое и неудачно расположенное артиллерийское вооружение, плюс отсутствие радаров делали их малопригодными к данной роли. Не удивительно, что сразу после этого боя командир 2-й флотилии корветтен-капитан Эрдман подготовил докладную записку с предложением об установке второго 105-мм орудия на полубаке. Однако это, в общем-то, предсказуемое «рационализаторство», было отклонено начальником эсминцев контр-адмиралом Беем в связи с неизбежным ухудшением не менее важных качеств кораблей — в первую очередь, мореходности и остойчивости. По его мнению, для действий в Канале куда более подходили старые, но хорошо вооруженные «хищники», однако их возвращение во Францию затягивалось, и местным военно-морским начальникам приходилось довольствоваться теми кораблями, что имелись в наличии.

Норвегия и отечественные воды (1942—1943 гг.)

Очередное появление германских миноносцев в норвежских водах состоялось в начале 1942 года. Вскоре после завершения операции «Церберус» Т-5 и Т-12 пришли в Тронхейм. Уже 6 марта они прикрывали линкор «Тирпиц» на начальном этапе операции против конвоя «RQ-12», но из-за сложных метеословий были вынуждены вернуться в порт. Следом в Норвегию отправились Т-15, Т-16 и Т-17, которые 19—20 марта сопровождали тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» на переходе из Брунсбюттеля в Тронхейм. 9—10 мая Т-5 и Т-7 составляли эскорт тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» и танкера «Дитмаршен» на переходе из Тронхейма в Нарвик.

16 мая началась операция «Цауберфлёт» («Волшебная флейта») — перевод из Тронхейма в Киль тяжелого крейсера «Принц Ойген», закончившего экстренный ремонт повреждений, нанесенных ему торпедой британской субмарины.

Его сопровождали Т-11 и Т-12 с эсминцами «Пауль Якоби» и Z-25. На переходе отряд был атакован группой из 22 английских самолетов (12 «Бофортов», 6 «Бленхеймов» и 6 «Бофайтеров»), но ни один из кораблей не получил повреждений, а зенитчики и «мессершмитты» прикрытия сбили три самолета. Следующий налет 30 бомбардировщиков и торпедоносцев стоил англичанам еще четырех сбитых ценой трех немецких Вф-109. «Принц Ойген» благополучно прибыл в Киль 18 мая. В тот же день в обратном направлении отправился тяжелый крейсер «Лютцов», сопровождаемый мино-

Т-15 (на переднем плане) и Т-7 в норвежских водах летом 1942 г.





Т-15, Т-7 и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» следуют в кильватере линкора «Тирпиц», 2 июля 1942 г.

носцем Т-15. 20-го числа они были в Тронхейме, а в ночь на 25-е, вместе с «Дитмаршеном», ушли в Нарвик.

Апофеозом пребывания миноносцев 2-й флотилии на Севере стало участие Т-7 и Т-15 в операции против конвоя «RQ-17». Утром 2 июля они вышли из Тронхейма в Альта-фьорд в составе боевой группы во главе с «Тирпицем» и «Адмиралом Хиппером», после чего 5 июля в составе эскадры отправились на поиск конвоя, завершившийся, как известно, поспешным возвращением. Вскоре после этого оба миноносца были отозваны в Германию. В начале августа им на смену прибыли Т-9 и Т-12, остававшиеся в Норвегии до середины октября, а затем отправившиеся во Францию.

В целом «норвежский» период деятельности миноносцев не отличался активностью. Например, Т-9 и Т-12 за два месяца своего пребывания там вообще

ни разу не выходили в море. Эскортные операции — и те можно пересчитать по пальцам, других же задач у них не было. Нахождение миноносцев в Норвегии просто не могло быть долгим: плохая мореходность и капризные механизмы не позволяли сколь-нибудь эффективно использовать их в штормовых северных широтах. После двух—трех месяцев такой службы корабли приходилось отправлять на ремонт, после которого они, как правило, выводились в резерв или передавались учебным соединениям.

По состоянию на 15 июля 1942 г. из 26 наличных миноносцев шесть («Фальке», «Кондор», Т-5, Т-12, Т-16, Т-17) находилось в ремонте, три (Т-2, Т-8, Т-11) — в резерве, шесть («Мёве», Т-9, Т-20, Т-21, Т-22, Т-23) проходили боевую подготовку на Балтике, пять использовались в качестве учебных («Грайф» и «Ягуар» — в Школе морской артиллерии, Т-1, Т-18, Т-19 — в Торпедной школе) и лишь шесть (Т-4, Т-7, Т-10, Т-13, Т-14, Т-15) непосредственно участвовали в боевых действиях.

В конце 1942 г. было принято решение о возвращении к активной службе трех миноносцев типа 23/24, но по различным причинам сделать это не удалось. 18 ноября в районе Киля «Ягуар» столкнулся с рыболовным траулером «Штееген». В результате была разрушена радиорубка. 1 человек погиб, 2 получили ранения. Ремонт повреждений закончился 22 февраля 1943 г., после чего «Ягуар», «Грайф» и «Мёве» поступили в распоряжение командования военно-морской группы «Норд».

Их первой задачей стало обеспечение перехода в Северную Норвегию линейного корабля «Шарнхорст». Операция под кодовым наименованием «Падер-



«Мёве» по завершению восстановительного ремонта, 1942 г.

борн» началась 6 марта. «Грайф», «Ягуар», Т-16, Т-20 и Т-21 сопровождали его от Готенхафена до Тронхейма, откуда он двинулся дальше под эскортом эсминцев. Переход совершался в условиях сильного шторма, почти все корабли получили небольшие повреждения, а на Т-16 был смыт за борт старшина электромеханической группы. Уже 11—12 марта «Грайф» и «Ягуар» с эсминцами «Пауль Якоби» и «Карл Гальстер» эскортировали линкор «Тирпиц» на переходе из Тронхейма в Нарвик, где затем провели более месяца. Они покинули воды Северной Норвегии в составе эскорта легкого крейсера «Нюрнберг» (кроме них в переходе участвовал эсминец «Рихард Байтцен»), направлявшегося на ремонт в Германию. Выйдя из Харстада 27 апреля и задержавшись на сутки в Тронхейме, 4 мая отряд достиг Килия.

Едва успев принять топливо, тем же вечером «Грайф» и «Ягуар» вместе с присоединившимся к ним «Мёве» вступили в охранение заградителей «Бруммер» и «Остмарк», выставивших заграждение «Самуэль» на линии «Вествалль». День отдыха — и новый выход на минную постановку (заграждение «Квершпрунг», 6—7 мая). Эта операция стала последней, проведенной миноносцами довоенной постройки на данном театре. 12 мая «Грайф», «Ягуар» и «Мёве» получили приказ на перебазирование во Францию.

Т-20 и Т-21 задержались на Севере на рекордный срок — их пребывание в Алта-фьорде длилось более полугода. За это время они лишь изредка выходили в море на сопровождение крупных кораблей (самый значительный учебный поход имел место 5—7 июля). В сентябре последние миноносцы вернулись в Германию.

Балтийское море на протяжении всего 1943 года оставалось самым спокойным театром, чем то вроде «Немецкого озера». Здесь проходили испытания и отрабатывали боевую подготовку вступающие в строй корабли, готовились кадры подводного флота. К этому процессу привлекались все имевшиеся представители типа 35/37. За это время произошло лишь два достойных упоминания события. 27 августа Т-7 столкнулся со шведским пароходом «Роза Смит», получив серьезные повреждения. Спустя два дня немецкие войска разоружили датскую армию. Флот этой маленькой страны в большинстве своем самозатопился, несколькими кораблям удалось уйти в нейтральную Швецию. Пытался сделать это и миноносец «Вальроссен» (1913 года постройки, водоизмещение 169 т), но



встретив Т-5 развернулся и выбросился на берег севернее Баго.

К концу 1943 года на Балтике сосредоточились все миноносцы типа 35/37. На 1 декабря их дислокация выглядела следующим образом: Т-1, Т-2, Т-3, Т-8, Т-12 и Т-19 находились в ремонте; Т-15, Т-16, Т-17 и Т-8 были распределены между 23-й и 25-й учебными флотилиями подводных лодок с базированием на Мемель и Либау; Т-13 находился в распоряжении исследовательского центра торпедного вооружения; основная часть — Т-4, Т-5, Т-7, Т-9, Т-10, Т-11, Т-14, Т-20 и Т-21 — входила в соединение кораблей Торпедной школы в Травемюнде. Официально флотилии не расформировывались и находились, что называется, «в горячем резерве». 12 декабря в Данциге состоялся повторный подъем флага на Т-3, завершившего ремонт на верфи «Шихау», однако увеличения численности миноносных сил не произошло. На следующий день во время налета 600 бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии на Киль погиб Т-15. Это была первая потеря среди кораблей данного типа с момента гибели Т-6 в ноябре 1940-го.

«Мёве» во время одной из миннозаградительных операций у побережья Норвегии, начало 1943 г.

«Мёве» и минный заградитель «Остмарк» идут на постановку заграждения 16d «Самуэль», 3 мая 1943 г.



Поражение на Западе

В конце октября 1942 г. центр активности миноносных сил сместился еще далее на запад. Остававшиеся в распоряжении группы «Вест» корабли перебазировались в порты Бискайского залива и переключились главным образом на сопровождение подводных лодок и блокадопрорывателей. Это было связано с большим риском из-за господства в воздухе неприятельской авиации. К тому времени число боеспособных миноносцев увеличилось до девяти единиц — в Ла-Паллис прибыло пополнение: только что вернувшиеся из Норвегии Т-9 и Т-12, закончившие ремонт Т-17 и «Фальке», а также новейший Т-22. Их перевод был связан с подготовкой к встрече блокадопрорывателя «Висмар» со стратегическими грузами с Дальнего Востока. Для поиска единственного парохода было создано три эскортных группы: в первую вошли Т-4, Т-13, Т-19 и Т-22; во вторую — «Фальке» и три тральщика 6-й флотилии; в третью — Т-9, Т-12, Т-17 и Т-18. Все три группы вышли в море в 19 часов 31 октября, однако через пять с половиной часов на Т-13 возникли неполадки в машине и он повернул назад. В сопровождение ему был придан Т-19. Несмотря на половину уменьшившийся состав, именно первая группа после долгого поиска установила контакт с «Висмаром» и к 16.50 4 ноября благополучно привела его в Ла-Паллис. По пути к ней присоединилось еще несколько кораблей других групп, но Т-4, испытывавший недостаток топлива, ушел на дозаправку в Сен-Жан-де-Люз.

Не успела закончиться эта операция, как миноносцам было приказано готовиться к новой, на этот раз не столь масштабной. В 18.00 следующих суток «Фальке», Т-13 и Т-19 покинули гавань для встречи блокадопрорывателя «Темп-

лин». Он был обнаружен уже в 20.45, а наутро его эскорт усилили три тральщика 8-й флотилии. Несмотря на несколько воздушных атак, с наступлением сумерек судно без малейших повреждений прибыло в Ла-Паллис.

Утром 14 ноября из Киль на запад отправились Т-23 и «Кондор». Их переход сопровождался двумя боестолкновениями. В первом, имевшем место в ранние часы 15-го, когда корабли находились в 25 милях севернее Терсхеллинга, их противниками стали британские торпедные катера МТВ-83 и МТВ-88, но во втором, произошедшем 19-го числа в районе Нормандских островов, в роли «неприятельских торпедных катеров» оказались немецкие FK-01 и FK-02, на которых в результате обстрела миноносцев оказалось 7 убитых и много тяжело раненых.

Небольшая дальность плавания не давала миноносцам отрываться далеко от берега, что позволяло англичанам перехватывать суда мористее. Например, так произошло с итальянским блокадопрорывателем «Кортеллаццо», направлявшимся на Дальний Восток. Транспорт вышел 30 ноября в сопровождении Т-23 (бейд-вымпел командира 5-й флотилии фрегаттен-капитана Шмидта), Т-22, «Кондора» и «Фальке». В Бискайском заливе эскорт повернул назад, а судно было обнаружено британским «Сандерлендом» и спустя сутки потоплено эсминцами. Шедший из Японии «Ракотис» союзники потопили 1 января еще до подхода эскорта, и отправленным для его встречи «Кондору», «Фальке», Т-18, Т-19, Т-22 и Т-23 пришлось вернуться ни с чем.

На рубеже нового 1943 года произошли организационные изменения. Т-4 и Т-10 вернулись в Германию (прибыли в Киль 10 декабря), хотя Т-9 и Т-12 прибыли им на замену только в 3 марта. В феврале, в ожидании массового вступления в строй кораблей типа 1939, в Бресте была сформирована 4-я флотилия миноносцев. Первые четыре месяца ей «по совместительству» командовал шеф 5-й флотилии фрегаттен-капитан Шмидт. Круг решавшихся миноносцами задач остался прежним: сопровождение прибрежных конвоев и эскорт блокадопрорывателей и подводных лодок в Бискайском заливе.

17—18 марта Т-23, Т-12 и Т-18 выводили в море пару субмарин (U-359 и U-757), при этом на Т-23 произошла авария в носовом турбинном отделении. 30

Т-23 на якоре у западного побережья Франции, конец 1942 г.



марта «Кондор» встречал итальянский пароход «Петро Орсеоло», поврежденный в Бискайском заливе торпедой американской подлодки «Шэд». Другое итальянское судно, «Гималайя», дважды пыталось прорваться на Дальний Восток. 28 марта оно вышло из Бордо в сопровождении миноносцев «Фальке», Т-2, Т-12, Т-18 и Т-23, но после отделения эскорта было обнаружено английским самолетом и повернуло назад. Встреченный «Кондором», Т-5, Т-9 и Т-19, транспорт прибыл в устье Жиронды утром 30 марта. Следующая попытка была предпринята 9 апреля. Эскорт составляли эсминцы Z-23, Z-24, Z-32, миноносцы «Кондор», Т-5 и Т-22. На этот раз отряд был обнаружен авиаразведкой противника почти сразу и получил приказ вернуться. На обратном пути корабли отбили налет бомбардировщиков и торпедоносцев, сбив 5 самолетов. «Гималайя» благополучно добралась до Жиронды, но в дальнейшем об отправке блокадопрорывателей пришлось забыть...

В конце мая 1943 г. в Гавр пришли «Мёве», «Ягуар» и окончивший свой затянувшийся капитальный ремонт «Грайф». Таким образом, все миноносцы довоенной постройки собрались в составе 5-й флотилии, которую принял корветтен-капитан Рудольф Копенгаген. 2-я флотилия с приданными ей двумя «эльбингами» также перебазировалась в Шербур для действий в Ла-Манше. В течение трех майских ночей Т-2, Т-5, Т-18, Т-22 и Т-23 выставили у южного побережья Англии заграждения «Дали», «Дорнбуш» и «Доттерблуме». Их эстафету приняла флотилия Копенгагена: в начале следующего месяца «Мёве», «Фальке», «Грайф», «Кондор» и приданный им Т-22 выставили в районе Шербура оборонительные заграждения «Айхе», «Бирке» и «Ульме».

Вскоре 2-я флотилия навсегда покинула театр. 25 июня Т-2, Т-5 и Т-18 отп-



Т-23 в Бискайском заливе, весна 1943 г.

равились в Германию, куда прибыли без происшествий 1 июля.* В тот же день из Киля на запад отправились Т-24 и Т-25. У Дувра они попали под обстрел береговой батареи, под Дюнкерком были атакованы торпедными катерами, а в районе Булони — истребителями-бомбардировщиками «Тайфун».

* В октябре за ними последовал Т-19, а в ноябре — наконец-то закончивший 11-месячный ремонт Т-14. Он прибыл в Куксхафен 5 ноября, после чего во Франции не осталось ни одного представителя типа 35/37.



Т-18 у причала военного порта Гавра перед выходом на минную постановку, май 1943 г.

**«Меве» в составе
5-й флотилии на
выходе из Гавра,
9 июля 1943 г.
Главным идет Т-22**



В ночь на 10 июля миноносцы вышли из Сен-Мало. Штаб 3-й дивизии сил охраны передал предупреждение о возможной встрече с британскими эсминцами и приказ осуществить дальнейшее прикрытие конвоя, совершавшего переход в Брест под эскортом 2-й флотилии тральщиков (М-9, М-10, М-12, М-84 и М-153 под командованием корветтен-капитана Хейделя). Однако еще до подхода миноносцев конвой был перехвачен у острова Бац британскими эскортными миноносцами «Мелбрик», «Уэнслидейл» и «Глэсдейл» (последний — под норвежским флагом). В ходе беспорядочного ночного боя М-12 и М-153 получили повреждения; причем последний — тяжелые, 18

человек из состава его экипажа погибло. Неожданное появление Т-24 и Т-25 переломило ход сражения. «Мелбрик» получил прямое попадание 105-мм снаряда. «Уэнслидейл» и «Глэсдейл» пострадали от осколков, причем ремонт «Уэнслидейла» длился 17 суток — дольше, чем у любого другого участника данного столкновения. С немецкой стороны небольшие повреждения получил только Т-25, у правого борта которого разорвался снаряд. По прибытии в Брест в носовой части насчитали около сотни осколочных пробоин, но ущерб был незначительным. Поврежденный М-153 затонул при попытке буксировки.

Лето 1943 года обе оставшихся флотилии провели в портах Бискайского залива. В это время там происходили ожесточенные схватки с британскими силами, пытавшимися воспрепятствовать выходу германских «у-ботов» в Атлантику. Обычно с каждой субмариной или группой в море выходило два-четыре надводных корабля, но оказать помощь своевременно удавалось не всегда. 24 июня Т-22, «Фальке» и «Грайф» встретили подводную лодку U-515; 16 июля Т-24, «Фальке» и «Грайф» провели в Лориан U-271 и U-420. В ранние часы 2 августа Т-22, Т-24, Т-25 вышли на помощь U-383, атакованной самолетом и лишившейся хода и способности погружаться. Отбив несколько воздушных налетов, миноносцы спасли 36 моряков с U-106, но U-383 так и не была найдена — она пошла на дно со всем экипажем. Зато 29—31 августа Т-22, Т-24 и Т-25 успешно

Организация и дислокация миноносных сил на 31 июля 1943 г.

2-я флотилия (Везермюнде):

Т-4 — в Свинемюнде; **Т-2, Т-10** — приданы 25-й флотилии подводных лодок в Пиллау; **Т-7** — придан торпедной школе в Травемюнде; **Т-5, Т-11** — переборка машин в Везермюнде; **Т-9** — доковый ремонт в Эльбинге; **Т-12** — доковый ремонт в Киле

3-я флотилия (Готенхафен):

Т-13 — доковый ремонт в Данциге; **Т-14** — доковый ремонт в Бресте; **Т-15** — доковый ремонт в Ростке; **Т-16, Т-17** — доковый ремонт в Киле; **Т-18** — придан торпедной школе в Травемюнде; **Т-20, Т-21** — приданы 24-й флотилии подводных лодок в Тронхейме

4-я флотилия (Брест):

Т-22, Т-23, Т-24, Т-25 — в Бресте; **Т-26, Т-27** — боевая подготовка на Балтике

5-я флотилия (Ла-Паллис):

«Mowe», «Greif», «Kondor», «Falke», «Jaguar», **Т-19** — в Ла-Паллисе; **Т-28** — доковый ремонт в Данциге



Миноносцы 4-й флотилии готовятся к входу на минную постановку, осень 1943 г. На переднем плане — Т-25

выполнили ответственное задание, встретив в море и сопроводив в Лориан японскую субмарину I-8.*

Утром 30 августа из Киля на усиление 4-й флотилии направились Т-26 и Т-27, а 5-я флотилия начала переход в Ла-Манш, омраченный столкновением «Ягуара» с шедшим в составе ордера «шперрбрехером». Повреждения миноносца оказались серьезными, и ремонт в условиях скудных возможностей французских баз затянулся почти на девять месяцев. На ставшем привычным для себя театре «хищники» по-прежнему использовались для охраны судоходства. В частности, эту цель преследовали произведенные флотилией минные постановки. 3—5 сентября «Мёве», «Кондор», Т-19, Т-25 и Т-27 выставили заграждения «Таубе» и «Ребхун», а в ночь на 30 сентября «Грайф», «Кондор», Т-19, Т-26 и Т-27 осуществили постановку заграждения «Тальзоле». В целом же обстановка в восточной части Ла-Манша была сравнительно спокойнее, чем в западной, где в конце 1943 г. произошло несколько знаменательных боев между немецкими и английскими кораблями.

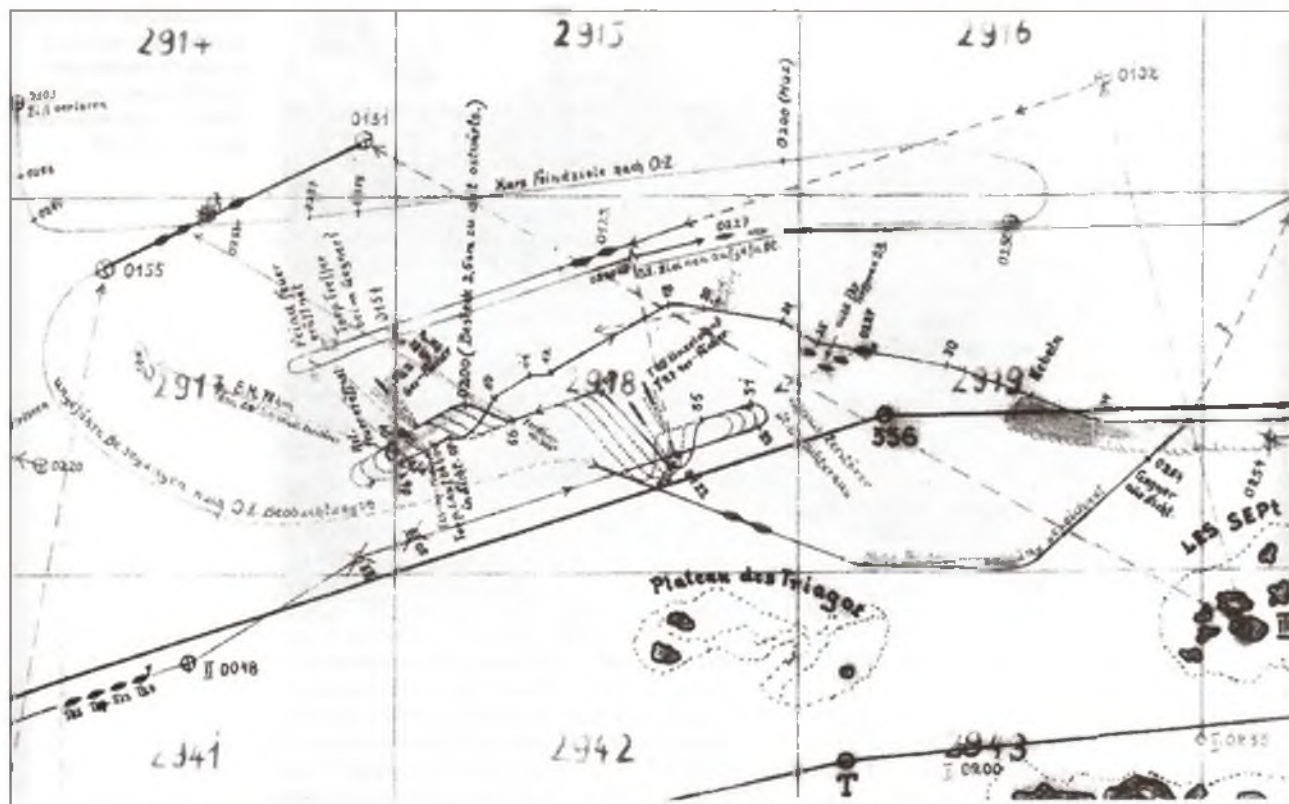
Бой у островов Триаж 4 октября 1943 г.
В сентябре 4-ю флотилию принял корветтен-капитан Франц Колауф — опытный миноносчик, ранее служивший в штабе FdT, командовавший «Ягуаром», «Зееадлером» и 3-й флотилией. В очередной раз миноносцы были перенацелены

на сопровождение важных конвоев в западной части Ла-Манша. Удлинившиеся осенние ночи вызвали рост активности надводных сил в проливе, что не могло не привести к боевым столкновениям.

Вечером 3 октября Т-23 (лидер), Т-22, Т-25 и Т-27 вышли из Бреста для обеспечения перехода через Ла-Манш парохода «Нордваард». Флотилия находилась севернее островов Триаж, следуя 12-узловым ходом курсом «ост-норд-ост», когда в 1.17 наблюдатели Т-27 обнаружили по пеленгу 270° две тени, идентифицированные как эсминцы. Ситуация представляла собой дилемму для корветтен-капитана Колауфа. Британские корабли отчетливо проецировались на светлой северной части горизонта, в то время как его собственный отряд находился на темной южной стороне. Правда, позиция не слишком подходила для проведения торпедной атаки, а основной задачей было прикрытие конвоя, безопасностью которого не стоило рисковать. И все же наступательный порыв взял верх!

В 1.30 флотилия совершила поворот «Все вдруг» и легла на параллельный с противником курс, чтобы каждый из кораблей мог выстрелить свои торпеды. Минутой позже состав сил неприятеля был определен как два больших и три маленьких эсминца. В действительности, британский отряд составляли эсминцы «Гренвилл», «Алстер» и эскортные миноносцы «Лимбурн», «Уэнслидейл», «Тэнетсайд». В 1.47 Т-27 выпустил четыре, а Т-25 — только одну торпеду, после чего Колауф, все еще уверенный, что его корабли не обнаружены, приказал пойти на

* Выходивший на операцию Т-23 вернулся из-за поломки машины.



**Бой у о-вов Триаж
4 октября 1943 г.**
(карта из Журнала бо-
евых действий 4-й
флотилии минонос-
цев)

**Британский эсминец
«Гренвилл» — участ-
ник боев 4 и 23 ок-
тября 1943 г.**



сближение. Поскольку ни одного попа-
дания замечено не было, флагманский
Т-23 включил радар для определения
расстояния (оно составило чуть менее 2
миль) и в 2.04 снова повернул на восток,
но за две минуты до этого Т-22 дал шес-
титорпедный залп. Сигналы немецкой
РЛС были перехвачены «Лимбурном»,
поднявшим тревогу, после чего британс-
кий отряд изменил курс, и торпеды Т-22
также ушли «в молоко».

Развившие 28 узлов «Алстер» и «Грен-
вилл» быстро оторвались от «хантов», ко-
торые, наоборот, уменьшили ход до 12
узлов, чтобы не выдавать себя носовыми
бурунами. Здесь сыграла негативную
роль недостаточная сплаванность брита-
нского соединения — «ханты» и «флоте-
ские» эсминцы до этого не действовали
совместно. В итоге англичане лишились
численного превосходства. Между двумя
эсминцами и немецкими миноносцами
разгорелся жаркий бой. Под яркой иллю-
минацией, создаваемой осветительными
снарядами, обе стороны вели интенсив-
ный огонь. Успех не сопутствовал англи-
чанам. Сблизившись с противником на 15
кбт., «Гренвилл» выпустил все свои во-
семь торпед, но его командир сильно не-
дооценил скорость немецких минонос-
цев, и все опасные «сигары» прошли у
них за кормой. Безрезультатным оказался
и трехторпедный залп Т-23, произведен-
ный в 2.12. Гораздо лучше стреляли не-
мецкие артиллеристы. Вскоре «Грен-
вилл» получил попадание в кормовую
надстройку. Взрыв сбросил с нее весь
расчет орудия «Х» и вызвал пожар корди-
та. Объятый пламенем и изрешеченный
осколками от близких разрывов эсминец
покинул строй, потеряв одного члена
экипажа убитым и семерых ранеными.

«Алстер» остался в одиночку против четырех неприятельских кораблей. В 2.17 он дал четырехторпедный залп с дистанции около 17,5 кбт., но минутой позже Колауф как раз приказал изменить курс на юго-восток, так что и эти торпеды целей не достигли. Зато в 2.30 сам «Алстер» поразили два немецких снаряда. Один из них попал в правый борт ниже ватерлинии, отчего оказался затопленным носовой погреб, а второй разорвался рядом с орудием «А», убив одного матроса. Германские миноносцы все еще оставались неповрежденными, только Т-27 в 2.18 получил попадание в левый борт, приведшее к ранению четырех человек и вызвавшее пожар катера, который пришлось сбросить за борт. В 2.31 Колауф приказал ставить дымовую завесу и отрываться от противника. На британском эсминце приняли аналогичное решение, поскольку в 2.32 он выстрелил в сторону немцев четырьмя оставшимися торпедами и вышел из боя, быстро растворившись в темноте. Т-23 выпустил вдогонку ему три торпеды, но уже без какого-либо шанса на попадание.

Сражение длилось около часа, обеими сторонами было израсходовано 30 торпед — без какого-либо результата. «Эльбинги» продолжил выполнение основной задачи, и утром, вместе с «Нордвардом» прибыли в Сен-Мало, где на берег были свезены раненые с Т-27, после чего перешли в Шербур. Оттуда Т-23 и Т-27 вернулись в Брест, а Т-22 и Т-25 задержались на несколько дней для ремонта.

В следующем сражении миноносцы добились нового успеха, явившегося их самым значительным достижением в ходе войны.

Бой у островов Ле-Сет-Иль 23 октября 1943 г.

9 октября из юго-восточной Азии в Брест прибыл блокадопрорыватель «Мюнстерланд» (6408 брт), груженный каучуком, оловом, хромом и другими стратегическими материалами. Для ускорения доставки столь важного груза на оборонные предприятия Рейха германское командование приняло решение провести судно через Ла-Манш. В 15 часов 22 октября оно покинуло порт в сопровождении шести тральщиков 2-й флотилии и сторожевых кораблей V-718 и V-719. Последние два были оснащены радиолокаторами, что само по себе свидетельствует об экстраординарности операции. 4-й флотилии миноносцев была поставлена задача осуществлять дальнейшее прикрытие

конвоя. Тем же вечером Т-23 (лидер), Т-22, Т-25, Т-26 и Т-27 вышли из Бреста. В 21.45 они встретили конвой и заняли позицию к северо-западу от него.

Благодаря расшифровкам «Ультры» британская разведка была осведомлена о маршруте и грузе «Мюнстерланда», поэтому штаб Плимутского командования ВМС получил приказ выслать отряд для перехвата транспорта. В эту ночь британское ударное соединение состояло из легкого крейсера «Карибдис», эсминцев «Гренвилл», «Рокет» и эскортных миноносцев «Лимбурн», «Тэлибонт», «Стивенстоун» и «Уэнслидейл». По огневой мощи англичане существенно превосходили противника, однако их корабли никогда до этого не действовали совместно. Кроме того, «Карибдис» недавно прибыл со Средиземного моря, где участвовал в прикрытии высадки у Салерно, поэтому его командир капитан Дж. Воулкер (до недавнего времени, кстати, служивший в подводном флоте) не имел опыта действий на новом театре. Как писал в своем последующем отчете командир дивизиона «хантов» командер У. Филлис, «Воулкер вел себя очень боязливо. Я не имел никаких мыслей относительно его намерений и не получал от него никаких указаний.» Нужно добавить, что операции по патрулированию западного входа в Ла-Манш регулярно проводились Королевским флотом, причем из-за минной опасности корабли двигались по одному и тому же маршруту, получившему у самих англичан название «Туннель» и к тому времени хорошо изученному немцами. Поэтому когда Колауф получил предупреждение с береговой радиолокационной станции об обнаружении кораблей противника, он уже имел примерный план действий на случай встречи с ними.

Стояла облачная погода с хорошей видимостью, дул легкий южный ветер, волнение — 2 балла с длинной тяжелой зыбью. В 0.37, когда флотилия подходила

Т-26 в водах Западной Франции, осень 1943 г.





Жертвы боя у о-вов Ле-Сет-Иль — легкий крейсер «Карибдис» (вверху) и эс-кортный миноносец «Лимбурн» (внизу) В центре — почтовая марка острова Гернси, выпущенная в память погибших кораблей



к островам Ле-Сет-Иль, радар Т-23 захватил цель, находившуюся севернее. Британское соединение в это время двигалось 13-узловым ходом кильватерной колонной с дистанцией 650 м между мателотами, осуществляя поиск цели при помощи радаров сантиметрового диапазона, остальные радары были выключены, чтобы их излучение не было обнаружено противником. Объявив боевую тревогу, Колауф повел флотилию навстречу, но затем снова повернул на восток, чтобы завязать столкновение подальше от конвоя. Немцы знали, что англичане идут параллельным курсом, создавая идеальную позицию для торпедной атаки. Более того, британские корабли находились на фоне светлого горизонта, тогда как немецкие миноносцы — на темном фоне побережья,

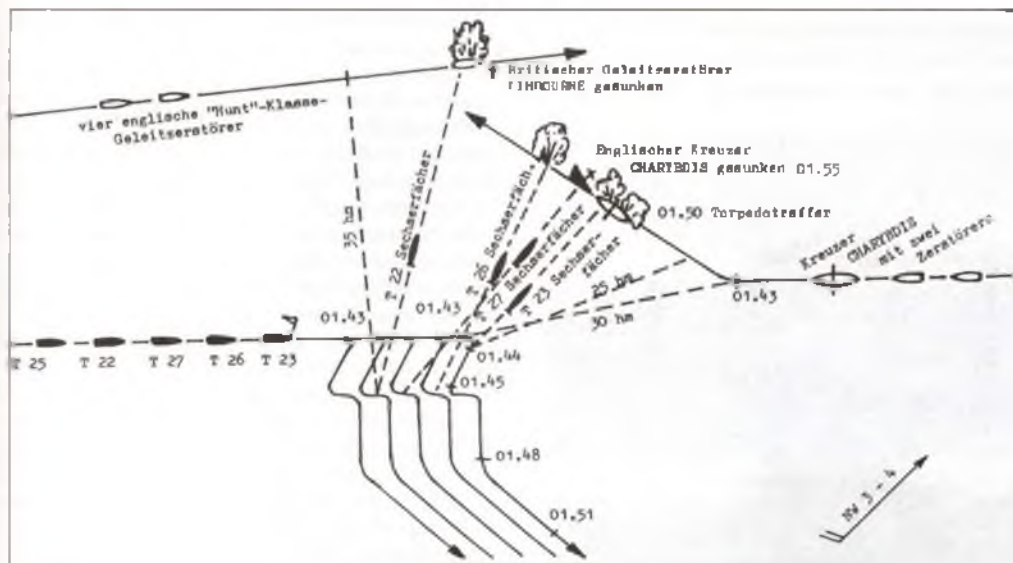
также им помог дождевой шквал, приближавшийся с юго-запада.

Луна взошла в 1.25, но незадолго до этого «Лимбурн» перехватил переговоры германской флотилии и послал сигнал тревоги флагману соединения. В 1.35 «Карибдис» установил радиолокационный контакт на дистанции 8100 м и спустя несколько минут выстрелил осветительным снарядом, однако тот разорвался над облаками и не дал нужного освещения. В то же время немецкие наблюдатели обнаружили крейсер визуально, англичане же не видели противника ни в тот момент, ни в последовавшем затем коротком бою. В 1.43 миноносцы совершили поворот «Все вдруг» на юг, развив максимально возможную скорость. При этом Т-23 и Т-26 разрядили свои торпедные аппараты в сторону противника.

Едва «Карибдис» выпустил следующий осветительный снаряд, поступило сообщение о двух приближающихся торпедах, и, несмотря на то, что руль был немедленно переложен, в 1.47 одна из них ударила в левый борт под торпедным аппаратом. Второе котельное отделение и отделение динамо-машин оказались затопленными, электрическая цепь левого борта обесточилась, корабль получил крен в 20° на левый борт и остановился.

Между 1.46 и 1.50 Т-22 и Т-27 также дали полные торпедные залпы, и лишь Т-25 замешкался с пуском. Англичане пребывали в смятении, так как море буквально кишело торпедами. С «Лимбурна» выпустили осветительную ракету, в свете которой были видны поврежденный «Карибдис» и едва разминувшиеся со смертоносными снарядами «Гренвилл» и «Уэнслидейл». В 1.51 второй взрыв раздался у левого борта крейсера. Вся верхняя надстройка была снесена, под водой оказалось второе машинное отделение, полностью пропала электроэнергия, крен увеличился до 50°. Спустя минуту торпеда поразила повернувший направо «Лимбурн», вызвав взрыв носового погреба, оторвавший носовую оконечность. Погибло 42 человека, миноносец начал погружаться, сильно накренившись на правый борт. Сразу же пропала связь, и командер Фипс не смог передать командование, что в решающий момент внесло дезорганизацию в действия соединения. Лишь спустя несколько минут командир «Гренвилла» лейтенант-командер Хилл понял, что остался старшим офицером, и попытался собрать уцелевшие корабли. Решив, что имеет дело с торпедными катерами, он приказал по-





**Бой у о-вов
Ле-Сет-Иль
23 октября 1943 г.**
Схема составлена по
немецким данным и
существенно расхо-
дится с описанием
сражения с противो-
положной стороны.
В частности, на
ней отмечены две от-
дельные группы бри-
танских кораблей,
тогда как англичане
утверждают, что в на-
чале боя маневриро-
вали единой кильва-
терной колонной

дошедшим «Тэлибонту» и «Стивенстоуну» отходить вслед за «Греввиллом» в северном направлении. Вскоре к ним присоединились «Уэнслидейл» и «Рокет».

«Карибдис» продержался на поверхности около 10 минут. В 1.55 он затонул с 462 членами экипажа, в том числе командиром корабля. Лишь час спустя Хилл понял, что «Лимбурн» все еще остается на плаву. Убедившись в отсутствии радиолокационных контактов, он развернул отряд на обратный курс, вернувшись к месту боя для проведения спасательной операции. В 3.30 «Стивенстоун» и «Уэнслидейл» приступили к поиску и подъему из воды уцелевших. «Тэдибонт» попытался взять «Лимбурн» на буксир, но Хилл, опасаясь воздушных атак, приказал добить поврежденный миноносец торпедой, что и было исполнено «Рокетом». Спасательные работы продолжались около двух часов — всего было поднято 107 человек с крейсера и 103 с миноносца.

Тем временем «эльбинги» вышли из боя без повреждений и присоединились к конвою. Колауф наблюдал за англичанами на экране радара, но не стал преследовать их, поскольку главной задачей являлась безопасность транспорта. Утро флотилию с триумфом встретили в Сен-Мало. «Мюнстерланду» повезло меньше. К утру он прибыл в Шербур, где днем его атаковали истребители-бомбардировщики Королевских ВВС. Хотя немецким зенитчикам удалось сбить три из восьми «Тайфунов» и два из двенадцати «Уирлундов», транспорт получил повреждения, существенно повлиявшие на скорость дальнейшего перехода. Он су-

мел добраться до Булони, где снова был поврежден английской авиацией, и в конце концов, 20 января 1944 г., в тумане выскочил на мель у мыса Гри-Не и был разрушен снарядами дуврских береговых батарей...

Разбирая обстоятельства ночного боя, Колауф указал, что первая торпеда, поразившая крейсер, была выпущена Т-23, вторая — Т-27, а «Лимбург» стал жертвой торпед Т-22 и Т-26. Бездействие Т-25 объяснялось тем, что его торпедный офицер недавно пришел на эту должность после трех лет службы в Люфтваффе и оказался не готовым адекватно действовать в ходе скоротечного ночного боя. Двойной успех флотилии явился безусловным достижением на данном этапе войны. Как пишет М. Уитли, «он показал, что надводные корабли Кригсмарине еще могут служить ценным материалом для пропагандистских сводок, основную часть которых в то время занимали репортажи о достижениях подводных лодок». 29 октября корветтен-капитан Колауф был удостоен Рыцарского креста, а командир флагманского Т-23 капитан-лейтенант Фридрих-Карл Пауль — Германского креста в золоте.

Бой в Бискайском заливе 28 декабря 1943 г. В начале ноября миноносцы брестской группы в основном были заняты регламентными работами. 7 ноября Т-24 и Т-26 осуществляли эскорт подводных лодок U-123 и U-303. В конце месяца было принято решение о возобновлении миннозаградительных операций в Ла-Манше. 23-го числа три боеготовых корабля 4-й флотилии прибыли в Гавр, где находилась 5-я флотилия.

**Капитан-лейтенант
Фридрих-Карл Пауль
на мостике Т-23**



Состав сил, участвовавших в операциях «Вегпаи» (23—24 декабря 1943 г.) и «Траве» (27—28 декабря 1943 г.)

8-я флотилия эсминцев (кпт.-ц.-з. Эрдменгер): Z-27, Z-23, Z-24, Z-32, Z-37

4-я флотилия миноносцев (крв.-кпт. Колауф): T-23, T-22, T-24, T-25, T-26, T-27



T-24 входит в гавань Бреста, лето 1943 г.

Постановки оборонительных заграждений в районе Гавра производились с невиданной доселе интенсивностью. Первый выход был осуществлен вечером 26 ноября. В нем участвовало шесть миноносцев: T-23 (лидер, мин не нес), T-22, T-27, «Кондор» (брейд-вымпел командира 5-й флотилии), «Мёве» и «Фальке». Едва вернувшись в порт, «эльбинги» снова приняли мины и еще до рассвета отправились на новую постановку, а вечером вся шестерка вышла в море с очередной порцией мин. Еще две постановки были произведены в ночи на 2 и 3 декабря, причем сразу по завершению операции 4-я флотилия получила приказ на возвращение в Брест.

Следующие недели корабли Колауфа провели по большей части в гаванях, но конец месяца ознаменовался резким повышением активности. 20—21 декабря флотилия в полном составе выходила для прикрытия перехода в Шербур транспор-

T-26 в 1943 г.



та «Ида» с эскортом из семи тральщиков 24-й флотилии. В это время к берегам Франции с Дальнего Востока подходили два блокадопрорывателя. Для их встречи было сформировано весьма многочисленное соединение из эсминцев 8-й и миноносцев 4-й флотилии под общим командованием капитана-цур-зее Ганса Эрдменгера. Транспорт «Озорно» был успешно отконвоирован в устье Жиронды 24 декабря (операция «Бернау»). Следующий блокадопрорыватель — «Альстеруфер» — находился на подходе. Операция по его встрече получила кодовое наименование «Траве».

Готовились к встрече «Альстеруфера» и англичане. С 24 декабря крейсера «Глазго», «Энтерпрайз», «Моришес», «Пинелопи» искали блокадопрорыватель в Атлантике. Однако успех в уничтожении этого судна выпал на долю Королевских ВВС. 27 декабря самолет «Либерейтор» из состава 311-й (чешской) эскадрильи атаковал «Альстеруфер», который после полученных повреждений был затоплен экипажем.

Утром 27 декабря корветтен-капитан Колауф вывел из Бреста T-23, T-22, T-24, T-26 и около полудня следующих суток соединился с выходившими из устья Жиронды Z-27, Z-23, Z-24, Z-32, Z-37, T-25 и T-27. Не обнаружив транспорт в точке rendezvous, корабли приступили к его поиску, двигаясь 17-узловым ходом в южном направлении. Тут нужно сказать, что информацию о гибели «Альстеруфера» командование военно-морской группы «Вест» получило только утром 28-го числа из данных радиоперехватов, после чего немедленно отдало Эрдменгеру приказ о возвращении, однако ни один из кораблей его не принял. Вскоре группа эсминцев и миноносцев была обнаружена «Либерейтором» бомбардировочной эскадрильи VB-105 ВМС США, который навел на них крейсера «Глазго» (кэптен Кларк) и «Энтерпрайз» (кэптен Грант).

В 12.58 флагманский Z-27 известил корабли отряда об обнаружении двух неприятельских крейсеров по левой раковине. «На бумаге» превосходство было на стороне немцев, однако решающим фактором, определившим исход боя, стала погода. Сильнейший шторм ограничивал скорость миноносцев 29 узлами, делая бесполезными оптические дальномеры и превращая ручное заряжание орудий в серьезную проблему. Поэтому когда в 13.04 Эрдменгер приказал миноносцам выйти в торпедную атаку, Колауф ответил, что, хотя «это не очень товарищески», ни один из его кораблей

не в состоянии выстрелить торпеды — восточный ветер достиг к этому времени ураганной силы.

Тем не менее, командир немецкого отряда не отказался от боя и вместо того, чтобы постараться оторваться от неприятеля, развернул свои корабли сначала на восток, а затем — на юго-восток. Это позволило англичанам, которые установили визуальный контакт с германским отрядом только в 13.32 (до этого крейсера следили за целью посредством радиолокации) на дальности 13 миль, сблизиться на 105 кбт. и в 13.46 открыть огонь, управляя стрельбой при помощи радиолокации.

Противники начали бой, следуя на большой скорости в южном направлении. Немецкий боевой порядок состоял из трех кильватерных колонн: на левом фланге Z-23 и Z-27; в центре миноносцы во главе с T-23; на правом фланге Z-32, Z-37 и Z-24. В 13.46 эсминiec Z-23, в соответствии с ранее полученным приказом, выстрелил шесть торпед и в 13.58 вместе с флагманским Z-27 открыл огонь из орудий главного калибра. Z-32 и Z-37 в 13.56 получили приказ выйти в торпедную атаку. Выдвинувшись вперед, они в 14.05 ввели в действие свои 150-мм орудия, а в 14.15 выпустили по противнику четыре торпеды.

Германские эсминцы выпускали торпеды с предельных дистанций — 14—15 тысяч метров. Не удивительно, что ни одна из них в цель не попала, хотя в 14.20 немцы наблюдали нечто похожее на взрыв, и решили, что это Z-23 добился успеха. Немецкие артиллеристы за все время боя смогли добиться только одного попадания в «Глазго» (150-мм снаряд взорвался в вентиляторе котельного отделения). Что касается миноносцев 4-й флотилии, то их участие в первой фазе



боя из-за сильного шторма было чисто номинальным. Они шли строем кильватера, ставя дымовые завесы, и артиллерийского огня не открывали.

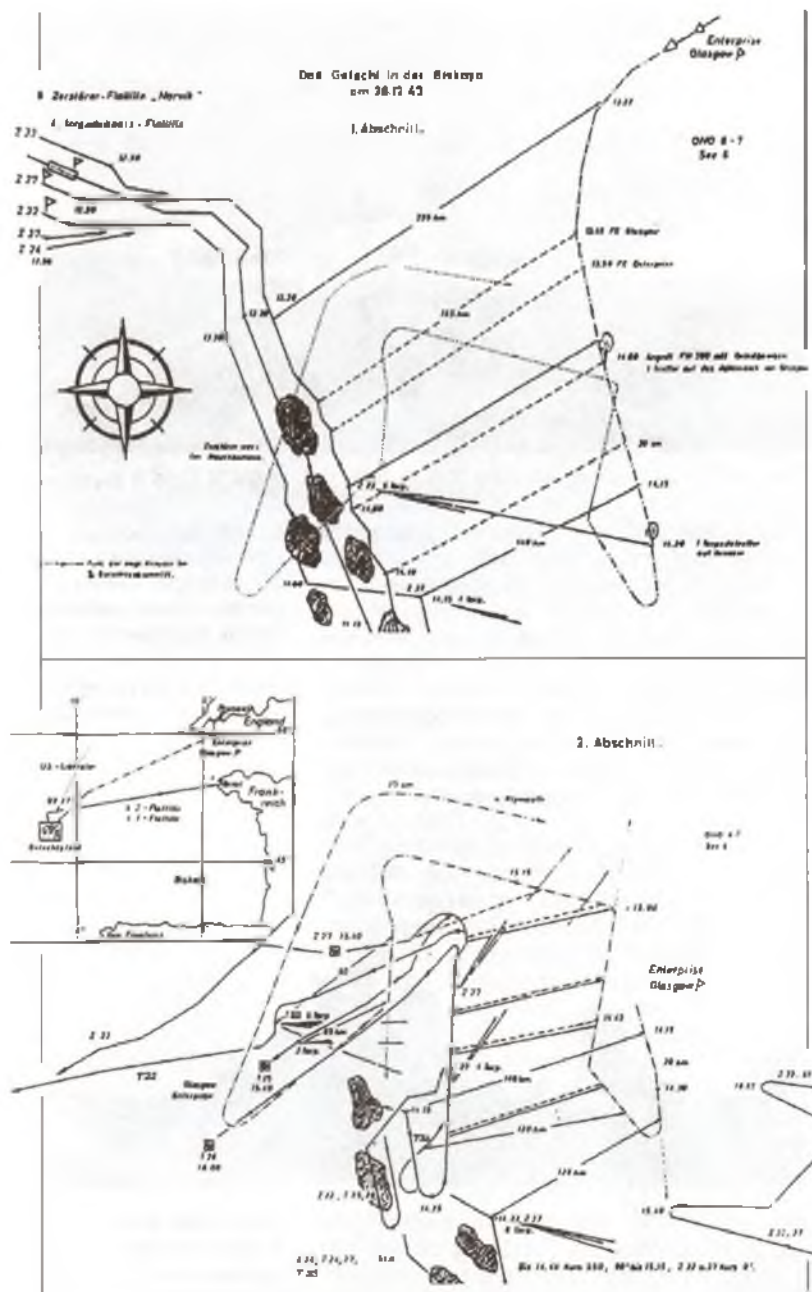
Бой на параллельных курсах продолжался до 14.18, когда Эрдменгер, разделил свои корабли на две группы, вероятно, решив взять «британцев» в клещи — прием, успешное осуществление которого давало надежду на успех торпедной стрельбы. По мнению корветтен-капитана Колауфа, именно разделение на две группы привело к поражению — изоля-

T-25 и T-26 в штормовом Бискайском заливе.

Снимок сделан 26 декабря 1943 г., незадолго до гибели обоих кораблей



Участники боя в Бискайском заливе — британские крейсера «Глазго» (вверху) и «Энтерпрайз» (слева)



Бой в Бискайском заливе 28 декабря 1943 г.
Вверху — первая фаза (12.50—14.15);
внизу — вторая фаза (14.15—17.00)

ции одной группы и разгрому другой. Скоординированной атаки, по сути, не получилось. В 14.23 эсминцы южной группы выстрелили шесть, а Z-23 — одну торпеду. В 14.28 Z-27 дал четырехторпедный залп. После этого Эрдменгер приказал корветтен-капитану фон Бергеру на Z-32 возглавить южную группу и прорываться на восток (последний приказ, поступивший от немецкого флагмана), а сам вместе с Z-23, T-22, T-25, T-26 повернул на север. Англичанам только и оставалось воспользоваться представив-

шейся выгодной ситуацией. Они сосредоточили огонь на кораблях северной группы и стали один за другим «выбивать» германские миноносцы.

В 14.54 точный залп «Глазго» накрыл T-25. Были полностью выбиты расчеты кормовых зенитных автоматов и торпедного аппарата, левая турбина вышла из строя, а когда командир миноносца капитан-лейтенант Вирих фон Гарсен приказал дать полные обороты правой, механик доложил, что разорваны топливные трубопроводы, и кормовое машинное отделение наполняется водой. Корабль быстро терял скорость. Вскоре еще один снаряд разорвался у первой трубы, снеся ее за борт и повредив носовую турбину. Фон Гарсен послал радио на T-22 с просьбой подойти к борту и снять экипаж.

Удостоверившись, что его залпы возымели действие, «Глазго» перенес огонь на T-26. Миноносцы засыпали осколки от близких разрывов, но грамотным маневрированием капитан-лейтенанту Кведенфельду довольно долго удавалось избегать прямых попаданий. Однако в 15.21 шестидюймовый снаряд все же поразил котельное отделение миноносца, вызвав большой пожар. T-22 капитан-лейтенанта Блэзе попытался отогнать противника от поврежденных кораблей выходом в торпедную атаку, но был встречен метким огнем и ограничился постановкой дымовой завесы. Крейсера преследовали немцев в южном, а затем — в северо-западном направлении. Кэптен Кларк передал «Энтерпрайзу» приказ покончить с поврежденными миноносцами, а сам на «Глазго» устремился в погоню за флагманским Z-27 и вскоре пустил его на дно с большей частью команды.

«Энтерпрайз» приступил к поиску «подранков». Первым был обнаружен стоявший без хода T-26. В 16.17 с дистанции в 3000 м по нему выпустили торпеду, от взрыва которой в 16.20 миноносец затонул. Погибло 96 человек.

К тому времени T-25 оставался на плаву, причем его старший механик не терял надежду запустить кормовую турбину. Все шансы на спасение исчезли в 16.35 с появлением крейсера. С дистанции 3000 м «Энтерпрайз» открыл огонь, на который отвечали два уцелевших 105-мм орудия и пара зенитных автоматов с мостика миноносца, а затем выпустил еще одну торпеду, решившую судьбу немецкого корабля. Охваченный огнем и оставленный экипажем, T-25 затонул около 17 часов. Потери составили 85 человек.

T-22 — единственный уцелевший из северной группы — в 15.45 соединился с

Z-23. Корабли укрылись на якорной стоянке Сен-Жан-де-Люз вблизи франко-испанской границы, а затем перешли в Ла-Паллис. Южная группа, состоявшая из Z-32 (лидер), Z-37, Z-24, T-23, T-24 и T-27, оказалась изолированной и в бою фактически не участвовала. Около 15.30 ее командир корветтен-капитан фон Бергер отправил в Брест бесполезные в такую погоду миноносцы и поврежденный Z-24, а сам с Z-32 и Z-37 вернулся к месту сражения, но атаковать британские крейсера не решился. Вечером оба эсминца прибыли в устье Жиронды.

Английские крейсера подобрали из воды 64 немецких моряка с потопленных кораблей, 55 было спасено прибывшими ночью в район трагедии подводными лодками U-505 и U-618, еще шестерых подобрал испанский эсминец. Волею случая, в числе уцелевших оказались командиры обоих погибших миноносцев.* Число жертв могло быть существенно больше, если бы не проходившее мимо ирландское судно «Керлонь». Им было спасено 92 человека с T-26, 68 — с флагманского Z-27 и 6 — с T-25. Они были доставлены в порт Корк и интернированы до конца войны.

Действия в начале 1944 г.

Несмотря на гибель двух кораблей, численность миноносных сил во Франции ненадолго восстановилась, поскольку из Германии прибыли закончившие курс боевой подготовки T-28 и T-29. Их переход, начавшийся 15 января 1944 г., проходил весьма драматично. Неприятности начались уже на второй день, когда T-29 был протаранен сторожевиком V-1416 в гавани Хук-ван-Холланда и получил большую пробоину в XII отсеке. Ремонт занял три дня. В ночь на 21 января между Дюнкерком и Кале миноносцы сначала отразили налет истребителей-бомбардировщиков, потом подверглись обстрелу береговых батарей Дувра, завершением стала атака пары «Альбаков» 415-й эскадрильи Берегового командования. Две или три бомбы разорвались у самого борта T-28. В обшивке образовалась обширная вмятина, от сотрясения вышла из строя правая турбина, скорость упала до 18 узлов, от пулеметно-пушечного обстрела сильно пострадала кормовая труба. С большим трудом корабль добрался до Гавра, где

* Командир T-25 Вирих фон Гартман впоследствии командовал 10-й флотилией миноносцев на Средиземном море и 24 июня 1944 г. был удостоен Рыцарского креста.



стал в док на ремонт, продолжавшийся до середины мая, тогда как его «напарнику» предстояло сразу принять участие в боевой операции.

Для выполнения распоряжения командования группы «Вест» о расшире-

T-28 на полном ходу, лето 1943 г. Следует отметить, что в большинстве публикаций данное фото ошибочно атрибутируется как T-25



Фотографии повреждений T-28, сделанные в доке Гавра 28 января 1944 г.

нии оборонительных минных заграждений в Ла-Манше, в ночь на 28 января в Гавр, ставший основной военно-морской базой Кригсмарине в этом районе, перебазировались Т-22, Т-23, «Мёве» и «Грайф». В каждую из следующих трех ночей корабли выходили в море с минами на борту (Т-29 являлся лидером отряда и мин не нес). Постановки производились на удалении 20—30 миль от порта, благодаря чему каждый из выходов длился не более 6 часов. Для наглядности приведем график:

28 января в 19.00 корабли вышли в море, между 22.29 и 22.54 произвели постановку, в 1.45 вернулись в базу;

29 января — в 19.10 вышли в море, между 20.14 и 21.32 произвели постановку, в 23.56 вернулись в базу;

30 января — в 19.35 вышли в море, между 23.43 и 0.10 произвели постановку, после чего Т-22 и Т-23 отправились на ремонт в Германию (прибыли в Куксхафен 2 февраля), остальные корабли вернулись в Гавр.

Последняя постановка в этой серии состоялась в ночь на 3 февраля. Т-29, «Мёве», «Грайф», «Кондор» и тральщики М-156 и М-206 произвели ее во время перехода в Шербур. Миноносцы 5-й флотилии остались в этом порту, Т-29 и тральщики следующим вечером продолжили свой вояж в Брест, но в ранние

часы 5 февраля были перехвачены у небольшого островка Иль-де-Вьерж (северное побережье Бретани) эскадрой миноносцами «Тэнетсайд», «Тэлибонт», «Бриссенден» и «Уэнслидейл», которым удалось взять реванш за октябрьское поражение. В скоротечном бою Т-29 израсходовал все торпеды, но не добился попаданий, зато меткие залпы англичан нанесли тяжелые повреждения М-156. Тральщик смог добраться до Л'Абервраша, но лишь для того, чтобы на следующее утро стать жертвой воздушного налета.

Базирувавшиеся на Брест миноносцы 4-й флотилии вернулись к своей обычной деятельности. 1 февраля Т-24 и Т-27 совершили безрезультатный выход для встречи подводной лодки U-364 (потоплена авиацией 30 января), 13 февраля они же отконвоировали U-193. 21—24 февраля Т-24, Т-27, Т-29, «Ягуар» осуществляли охранение парохода «Хехт» на переходе из Бреста в Шербур. Скорость судна не превышала 9 узлов, и движение осуществлялось только в темное время суток. На подходе к конечной точке маршрута, в 20 метрах от левого борта Т-24 взорвалась мина, что заставило его по прибытию стать в док. Ремонт продолжался до середины апреля. Оставшиеся три миноносца, вместе с присоединившимися к ним «Мёве» и «Грайфом»,



Миноносцы «Грайф» и «Кондор» в водах Ла-Манша, 1943 г.

совершили из Шербурга два выхода на минные постановки (26 и 27 февраля), после чего вернулись в Брест. 9—11 марта эсминцы Z-23, ZH-1 и миноносцы T-27, T-29 выполнили важную миссию по встрече японской подводной лодки I-9 (операция «Кифер»). Отбив несколько атак неприятельской авиации, отряд благополучно отконвоировал субмарину в Лориан. В течение нескольких дней, с 16 по 20 марта разношерстный отряд, состоявший из эсминцев Z-23, ZH-1, миноносцев T-27, T-29, «Грайф» и «Мёве», несколько раз выходил на сопровождение транспортов, после чего все боеспособные миноносцы перешли в Гавр, куда перед этим была доставлена большая партия мин.

Совершив за ночь на 22 марта два выхода, T-29, T-27, «Грайф», «Мёве», «Ягуар» и «Кондор» выставили заграждение между Гавром и Феканом. При этом каждый из миноносцев брал на борт по 36 мин ЕМС, кроме T-29, являвшегося в ходе всей серии постановок лидером отряда и мин не принимавшего. Прикрытие операции осуществляли «шнелльботы» 5-й и 9-й флотилий. Еще два выхода было совершено в ночи на 25-е и 26-е, когда было выставлено заграждение в районе Барфлёр. При этом имело место столкновение с британскими торпедными катерами. Наконец, в ночь на 28 марта миноносцы установили 360 минных защитников типа RV для защиты ранее выставленных минных полей, после чего ушли в Брест с дневной остановкой в Шербуре.

Пробыв там в бездействии три недели, 17—19 апреля 5-я флотилия корветтен-капитана Хоффмана вернулась в Шербург, осуществляя прикрытие прибрежного конвоя. О продолжительном отдыхе в этой базе не приходилось и думать. Ночью 21—22 апреля «Кондор», «Грайф» и «Мёве» выставили 145 минных защитников у северного побережья п-ова Котантен. Более драматичные события разыгрались двумя днями позже.

В ночь на 24 апреля англичане направили в район Шербурга 55-ю флотилию торпедных катеров под командованием лейтенант-коммандера Брэдфорда. Она состояла из трех катеров типа «Фермайл-D» — МТВ-617, МТВ-632 и МТВ-671. Подойдя к мысу Барфлер, катера легли в дрейф в ожидании целей. Их обнаружила немецкая береговая радио-



T-29 в Бресте, февраль 1944 г.

локационная станция, и находившиеся в Шербуре миноносцы получили приказ атаковать противника. Около 1.00 «Кондор», «Грайф» и «Мёве» вышли из порта в сопровождении группы «раумботов». В 3.46 англичане засекли противника радаром и вышли в атаку, выпустив по две торпеды каждый. Л. Рейнольдс так описывает события той ночи:

«Ожидание казалось бесконечным, миноносцы проходили мимо, но как только Брэдфорд подал сигнал «Флаг 4» (Атаковать торпедами), три цели развернулись прямо на «собачек»,* и в небе разорвался оспетительный снаряд, за которым последовал шквал огня из их носовых орудий. Катера пытались как можно быстрее отойти, отчаянно отстреливаясь, ставя дымовую завесу и сбрасывая глубинные бомбы на пути приближавшихся вражеских кораблей. Несомненно, про-

«Команде — obedать!» Моряки T-22 принимают пищу на верхней палубе. Гавр, 1943 г.



* «Dog Boats» — обиходное название катеров типа «Фермайл-D» у британских моряков.

тивник получил какие-то повреждения, на одной из целей был замечен пожар, но последний катер в строю — МТВ-671 Ларри Тугуда — получил попадание в рубку, а затем крупный снаряд разорвался в моторном отсеке. Брэдфорд услышал взрыв и увидел, что 671-й остановился. Он отчаянно пытался помочь и даже приказал прекратить сбрасывать глубинные бомбы, хотя это делало два оставшихся катера прекрасной мишенью для вражеских снарядов. Однако, когда один из миноносцев оказался между ними и горящим МТВ-671, стало ясно, что оказать помощь нет никаких шансов. Он надеялся лишь, что немцы спасут уцелевших. К удивлению Брэдфорда, глубинные бомбы сделали свое дело — один за другим «мёве» прекратили преследование и направились в сторону Шербурга, причем один из них сильно снизил скорость».

Вскоре на МТВ-671 взорвались бензостерны, и он затонул. Поврежденные МТВ-617 и МТВ-632 вернулись в Портсмут. К месту боя были посланы эсминец и фрегат, но им удалось спасти лишь двух членов экипажа погибшего катера. Можно добавить, что отказав-

шись от дальнейшего преследования немцы упустили хороший шанс полностью уничтожить противника, так как «фермайл» уступали им и по вооружению, и по скорости хода.

Разгром 4-й флотилии

18 апреля Т-27 и Т-29 прибыли в Шербур, где после ремонта находился Т-24. Спустя два дня они участвовали в отражении налета на этот порт авиации союзников, а в ночь на 23-е перешли в Сен-Мало. Перед этим Т-24 принял на борт 50 минных защитников, которые должны были выставить для прикрытия минного поля к северу от островов Ле-Сет-Иль.

Вечером 25 апреля Т-24, Т-27 и Т-29 снялись с якорей в Сен-Мало и вышли в море с целью осуществитькрытие конвоя «Лусса» и произвести постановку. К 2.00 защитники были выставлены, а в 2.01 радиометристы Т-27 засекли сигналы чужих радаров. Миноносцы легли на курс 90° и развили сначала 28, а затем и 30 узлов в надежде оторваться. Однако британское соединение, состоявшее из крейсера «Блэк Принс» и эсминцев «Ашанти», «Хайда», «Этабаскан» и «Гурон» (три последних — канадские), первым обнаружило противника и прочно удерживало контакт при помощи радиолокации. К тому же, англичане извлекли урок из трагедии «Карибдиса» — теперь их отряд состоял из однотипных, хорошо вооруженных и, что особенно важно, отлично спланных кораблей.

Стояла почти безлунная ночь, видимость ограничивалась примерно полтора милями, над морем дул легкий бриз. Бой начался в 2.14. С дистанции около 48 кбт, «Блэк Принс» выстрелил осветительным снарядом, но в дальнейшей перестрелке практически не участвовал, опасаясь попасть под торпеды немецких кораблей, зато заговорила мощная артиллерия «трайблов», чьи залпы сразу накрыли немецкие корабли.

В 2.29 два снаряда с «Ашанти» поразили кормовую надстройку концевого Т-27, вызвав детонацию боезапаса в кранах первых выстрелов, что привело к большому пожару. Третий снаряд снес 37-мм установку левого борта; четвертый пробил верхнюю палубу и разорвался в носовом машинном отделении. Были разрушены вспомогательный паропровод, пожарный водопровод, испаритель и питательный насос. Экипаж потерял 11 человек убитыми и 8 ранеными. Около 3.00 Т-27 дал шеститорпедный залп в направлении противника и резко отвер-

В н и з у: Миноносцы 4-й флотилии принимают мины в Гавре, весна 1944 г. Слева на снимке виден Т-29 с характерным рисунком камуфляжа на носовой надстройке
С п р а в а: он же на якорной стоянке в Бресте, март 1944 г. Снимок сделан через иллюминатор другого миноносца





Канадский эсминец
«Хайда» (снимок
1944 г.)

нул направо. Вскоре англичане потеряли с ним радиолокационный контакт, поскольку отметки цели сливались с отметками от прибрежных скал. Несмотря на полученные повреждения и упавшую до 12 узлов скорость, миноносцу удалось благополучно добраться до Морле.

Т-24 вел огонь из кормовых орудий, но в 2.38 был поражен 120-мм снарядом, который снес кормовой дальномер и разбил радиорубку, где погибли все три радиста; еще 11 человек получило ранения. К счастью, данное попадание никак не отразилось на скорости корабля, а возникший пожар был быстро ликвидирован аварийной партией.

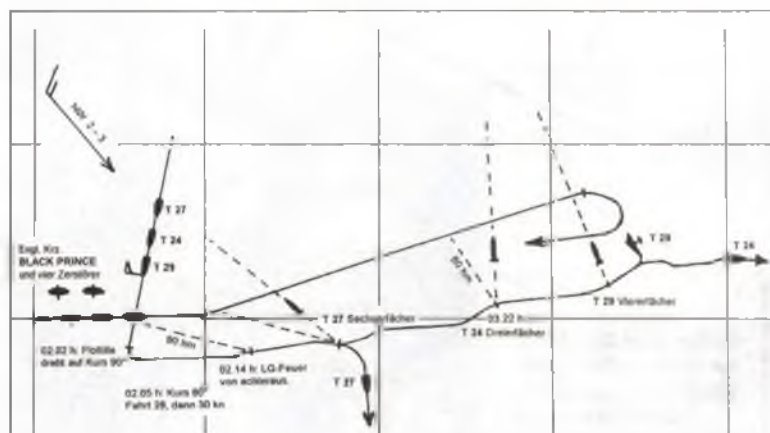
Пользуясь преимуществом в скорости, британские эсминцы сократили дистанцию до 32 кбт., продолжая осыпать немцев снарядами. Еще в 2.30 командир флотилии передал последнюю радиогранмму: «Веду бой с вражескими эсминцами в квадрате 2917. Курс «ост». Колауф». В 3.22 с расстояния около 32 кбт. Т-24 выпустил три торпеды, с тем расчетом, что даже в случае промаха их следы заставят противника изменить курс, но неприятельские корабли, казалось бы, даже не заметили этого. Спустя 10 минут последовал четырехторпедный залп Т-29 — с тем же результатом. Почти сразу же сам Т-29 получил попадание в рулевое отделение. Неуправляемый корабль описал циркуляцию и приблизился вплотную к противнику. На «Хайде» и «Этабаскане» это сочли за попытку прорваться в Брест. Оба корабля сосредоточили на Т-29 ураганный огонь всех орудий, тогда как «Ашанти» и «Гурон» продолжили преследование Т-24.

Положение лидера немецкой флотилии сразу стало безнадежным. Сказался и недостаток боевого опыта у артиллеристов миноносца. В решающие минуты боя его орудия оказались развернутыми

на противоположный борт и не могли отвечать. Последовали попадания в носовые котельное и машинное отделения, взрывами были снесены за борт дальномер, кормовые орудия, носовой торпедный аппарат, разбит мостик и убиты находившиеся там командир флотилии фрегаттен-капитан Колауф, его адъютант лейтенант Дом и командир корабля капитан-лейтенант Грунд. Принявший командование старший офицер капитан-лейтенант Бахман до своей гибели успел только отдать приказ оставить корабль.

Тем временем «Ашанти» и «Гурон» оставили свои попытки догнать Т-24 (миноносец оторвался от преследования и ушел в Сен-Мало) и вернулись к месту боя. «Хайда» и «Этабаскан» отошли на север, предоставив им возможность добить поверженного врага. По всей видимости, это делалось не слишком настойчиво. По неподвижной цели было выпущено 15 торпед — без единого попадания, так что к 4 часам утра Т-29 еще оставался на плаву. Эсминцы приблизились к нему на расстояние 3,5 кбт., как тут уцелевший кормовой «фирлинг» внезапно открыл огонь, добившись попада-

Бой в Ла-Манше
26 апреля 1944 г.



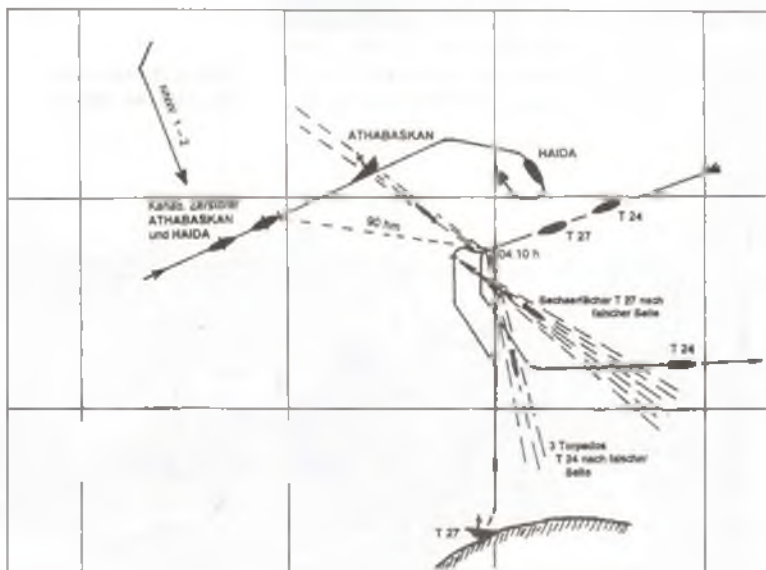


Канадский эсминец «Этабаскан», потопленный в бою 29 апреля 1944 г. (снимок 1943 г.)

ний в три из четырех неприятельских кораблей. На «Хайде» и «Гуроне» появились раненые. После этого разъяренные «трайблы» расстреляли Т-29 с близкой дистанции. В 4.20 миноносец перевернулся и затонул. Погибло 137 человек, в том числе все офицеры и почти все унтер-офицеры; 73 уцелевших наутро были спасены немецкими сторожевиками. В ходе маневрирования «Ашанти» в ночной темноте протаранил борт «Гурана», оба эсминца получили повреждения, но это могло стать лишь слабым утешением за гибель лидера 4-й флотилии...

В ночь на 27 апреля Т-27 в сопровождении сторожевиков без происшествий перешел из Морле в Сен-Мало и присоединился к Т-24. Подлатав повреждения, миноносцы следующим вечером

Бой в Ла-Манше 29 апреля 1944 г.



вышли в море, намереваясь под покровом темноты пробраться в Брест. Возможно, это бы им и удалось, если бы не проводимая англичанами у острова Ил-ле-Ба минная постановка, осуществлявшаяся силами двух торпедных и восьми сторожевых катеров. Их прикрывали «Хайда» и «Этабаскан», находившиеся мористее. В 3.13 старший из канадских офицеров командер Де Вульф получил сообщение от береговой радиолокационной станции о двух неясных контактах и повел свои корабли на юго-восток. Прекрасная погода благоприятствовала поиску, и спустя несколько минут эсминцы установили радиолокационный контакт на дистанции 14 миль. Помня о неудачном опыте использования торпедного орудия в предыдущем бою, Де Вульф решил сблизиться с противником, чтобы использовать превосходство в артиллерии.

Бой начался в 4.10 с разрыва осветительного снаряда над застигнутыми врасплох немецкими кораблями, чьи станции радиотехнической разведки «Наксос» в данном случае не оправдали возлагавшихся на них надежд. «Эльбинги» сразу же отвернули на юг, прикрывшись дымовой завесой, при этом Т-24 выпустил шесть торпед. Правда, в горячке боя кормовой торпедный аппарат был «разряжен» в сторону, противоположную от противника, зато один из трех оставшихся «угрей» нашел свою жертву. Дистанция до неприятеля составляла 36 кбт., и в 4.17 торпеда взорвалась в кормовой части «Этабаскана». «Огромный столб огня и белой воды вырос над его кормовой частью с левого борта. Корабль резко сбросил ход с явно видимыми разрушениями, медленно накренился на левый борт и осел на корму», — пишет Роберт Дарлингтон в «Канадской морской хронике». Через 25 минут прогремел взрыв кормовых погребов, и эсминец затонул со 128 членами экипажа.

«Хайда» обошел вокруг поврежденного собрата, но не будучи уверенным, торпедирован тот или стал жертвой мины, Де Вульф не решился приблизиться. Немецкие миноносцы сломали строй и максимально возможным ходом уходили в юго-восточном направлении. Но артиллеристы канадского эсминца на этот раз продемонстрировали свое мастерство. В первые же минуты боя Т-27 получил попадание, вызвавшее пожар и сделавшее его хорошей мишенью. Т-24 пытался прикрыть товарища дымовой завесой, но северо-западный ветер сносил ее в сторону. На самом же «двадцать

седьмом» приняли оказавшийся слева от него неясный силуэт «двадцать четвертого» за неприятеля и выпустили по нему все шесть торпед — к счастью для немецких моряков, неточно. Оторвавшись от преследования, Т-24 устремился на восток и дошел до Морле, а с рассветом развернулся и на высокой скорости прорвался в Брест, по пути подобрав 48 уцелевших с «Этабаскана».

«Хайда» преследовал отходящий в южном направлении Т-27 и вскоре добился новых попаданий. Первый снаряд пробил борт в районе ватерлинии, повредив носовое котельное отделение и пост управления огнем. В корпус стала поступать вода. Второй снаряд уничтожил «фирлинги» на крыльях мостика. Затем последовали новые попадания в носовую часть, заставившие командира миноносца капитан-лейтенанта Гоцмана искать убежища у побережья. Около 5 часов утра Т-27 выскочил на прибрежную отмель у острова Иль-де-Вьерж. Его противник продолжал вести огонь, на миноносце взорвались снарядные кранцы и начался сильный пожар. Посчитав свою миссию завершённой, «Хайда» удалился с поля боя, после чего экипаж Т-27, потерявший в бою 11 человек, оставил корабль. Впоследствии тральщики 24-й флотилии предпринимали безуспешные попытки снять Т-27 с мели. Окончательно корпус миноносца был разрушен в начале мая британским торпедным катером МТВ-673 и авиацией.

В результате последних сражений 4-я флотилия миноносцев фактически перестала существовать и была расформирована, уцелевшие Т-24 и Т-28 передавались 5-й флотилии. 19 мая Т-24 и «Ягуар» вышли из Бреста в Шербур, но спустя три часа «двадцать четвертый» подорвался на донной мине и был вынужден вернуться для ремонта, продолжавшегося до 31 мая.

Конец 5-й флотилии

В ночь с 26 на 27 апреля 1944 г. флотилия корветтен-капитана Хоффмана произвела очередную минную постановку, выставив у Шербура 108 авиационных мин LMB. Однако постановки у французского побережья осуществлялись не только немцами. В период с 17 апреля по 5 июня, в преддверье операции «Оверлорд», самолеты Королевских ВВС сбросили 4000 донных мин на маршрутах немецкого прибрежного судоходства, еще 3000 мин добавили заградители «Аполло», «Пловвер» и многочисленные катера. Их жертвами стали около 100 кораблей и



судов. Не избежали этого и миноносцы. Возвращаясь с указанной постановки, «Кондор» подорвался на магнитной мине. К счастью, взрыв прогремел в стороне и повреждения оказались не слишком серьезными. Пока корабль стоял в ремонте, «Мёве» и «Грайф» осуществили еще три выхода: 30 апреля ими были выставлены заграждения «Блиц-38» и «Блиц-38А», а на следующий день — «Блиц-39». В общей сложности они насчитывали 260 мин LMB.

23 мая из Бреста в Шербур прибыл завершивший текущий ремонт «Ягуар», а вечером флотилия получила приказ о перебазировании в Гавр. Этот переход стоил немцам сразу двух кораблей.

«Кондор», «Грайф», «Мёве», «Фальке» и «Ягуар» вышли в море в сопровождении тральщиков 6-й флотилии. В заливе Сены отряд был атакован одиночным «Альбакором» 415-й эскадрильи FAA. Самолет зашел со стороны берега, выб-

**Полузатопленный
остов Т-27
после боя
27 апреля 1944 г.**



**Т-28 в Гавре, конец
мая 1944 г. Вид на
среднюю надстройку
и площадку
37-мм зениток**

«Фальке» в камуфляжной окраске, 1943 г.



рав в качестве мишени «Грайф». В 2.52 в миноносце попали две 250-фнт бомбы, разорвавшиеся в VIII и IX отсеках. Вскоре были затоплены котельные отделения №2 и №3, появился сильный дифферент на нос. В довершение всех бед, потерявший управление корабль навалился на «Фальке», повредив носовую оконечность. Попытки «Мёве» взять поврежденного «собрата» на буксир не дали результата. Положение усложнялось тем, что тральщики оказались втянутыми в бой с британскими торпедными катерами (при этом был потерян М-39, получивший две торпеды с МТВ-354 и МТВ-361). К половине пятого утра на «Грайф» оставался в действии всего один котел, а насосы не справлялись с поступлением воды. В 6.15 командир корабля капитан-лейтенант барон фон Луттиц приказал начать эвакуацию экипажа. Через восемь минут на миноносце никого не осталось. В 6.32 «Грайф» затонул. Потери составили 2 убитых и 6 раненых.

До Гавра оставалось всего около 20 миль, но уже рассвело, и начались налеты авиации.* Спустя всего минуту после гибели «Грайфа» на mine подорвался тральщик М-84. Хотя его отбуксировали в порт, тяжесть повреждений не позволила завершить ремонт. Затем настала очередь многострадального «Кондора». В 7.43 в 10 метрах по правому борту в районе мостика прогремел взрыв донной мины. От сотрясения обе машины вышли

из строя. На помощь пришли «Мёве», взявший корабль на буксир, и подоспевшие из Гавра «раумботы», обеспечившие проводку за трами; при этом R-217 также пострадал от взрыва мины. Однако по прибытию в порт выяснилось, что миноносцу требуется серьезный ремонт. Начавшаяся вскоре высадка союзников фактически вынесла ему приговор.

Известие о вторжении союзников в Нормандию застало немногие уцелевшие корабли 5-й флотилии в Гавре. Именно им довелось предпринять единственную в «День Д» успешную попытку помешать проведению операции «Нептун».

В ночь на 6 июня в штаб командующего военно-морской группой «Вест» адмирала Кранке поступило донесение о выброске воздушного десанта на территорию Нормандии, и в 3.55 он приказал 5-й флотилии прочесать залив Сены. В 4.15 Т-28 (лидер), «Ягуар» и «Мёве»** вышли в море. Час спустя впереди по курсу была замечена плотная дымовая завеса, поставленная союзной авиацией для прикрытия Восточного оперативного соединения от береговых батарей Гавра. Между тем, операторы немецких радиолокационных станций насчитали до 85 целей, среди которых выделялось шесть крупных.*** В 5.25 миноносцы легли на обратный курс. Пятью минутами спустя их атаковал случайный самолет союзников — в результате пушечно-пулеметного обстрела на Т-28 были выведены из строя две трубы в одном из торпедных аппаратов. Однако на кораблях соединения вторжения по-прежнему не догадывались о присутствии столь крупных кораблей противника буквально у себя под носом. Оставаясь необнаруженными, миноносцы в 5.35 выпустили 16 торпед. Две из них прошли между линкорами «Уорспайт» и «Рэмиллис». Третья шла прямо на «Ларгс» — штабной корабль командира соединения «S» контр-адмирала Тэлбота, но благодаря четким действиям командира корабля, вовремя подавшего команду «Полный назад», прошла всего в нескольких метрах по носу. Четвертая торпеда поразила норвежский эскадренный миноносец «Свеннер»,

Командир 5-й флотилии миноносцев корветтен-капитан Генрих Хоффман



* Всего за переход кораблями было израсходовано 300 105-мм и более 17 000 20-мм снарядов.

** Ряд авторов ошибочно указывает, что в атаке участвовал и «Фальке», который в действительности ремонтировал повреждения, полученные 25 мая во время столкновения с «Грайфом».

*** В состав союзного соединения, атакованного миноносцами, входили линкоры «Уорспайт», «Рэмиллис», монитор «Робертс», крейсера «Моришес», «Аретьюза», «Фробишер», «Даназ», «Дрегон», 10 эскадренных и 3 эскортных миноносца.

который разломился пополам и затонул вместе с 34 моряками. Только после этого по немецким кораблям был открыт огонь. «Уорспайт» стрелял вспомогательным калибром с помощью радиолокационной наводки. К нему присоединились «Рэмиллис», крейсера «Моришес» и «Аретьюза». Попаданий в миноносцы достигнуто не было, но пятнадцатидюймовый снаряд «Уорспайта» угодил в случайно оказавшийся поблизости сторожевик V-1509 (бывшее китобойное судно «Рау-II», 354 брт), быстро отправив маленький корабль на дно. В 6.15 на входе в гавань Гавра в 50 м от Т-28 взорвалась мина. От сотрясения вышла из строя правая турбина, устранение повреждений в доке заняло сутки.

Случайный успех миноносцев стал заметным достижением на в целом безотрадном фоне действий германского флота против сил вторжения. 7 июня командир 5-й флотилии корветтен-капитан Генрих Хоффман был награжден Рыцарским крестом, а 11 июля, видимо — по совокупности заслуг, удостоился Дубовых листьев, став единственным из служивших на миноносцах офицеров, получивших эту высокую награду.

В следующую ночь «Ягуар» и «Мёве» снова вышли в море для удара по британским кораблям. По их донесениям, в 3.38 каждый из них выпустил по 6 торпед по трем вражеским эсминцам, один из которых загорелся. Однако, как пишет С.Э. Морисон, «этой ночью ни один корабль союзников не получил повреждений, а миноносцы немцев даже не были замечены».

Очередной выход состоялся в ранние часы 8 июня. На этот раз Т-28, «Ягуар» и «Мёве» сами оказались в роли «дичи». В 2.59 по правому борту была замечена группа неприятельских торпедных катеров, затем акустики доложили о шумах торпед, от которых удалось уклониться. Сами катера были отогнаны артиллерией, но спустя 20 минут слева появилась другая группа, также выпустившая торпеды и обстрелявшая миноносцы из автоматов (Т-28 получил несколько пробоин в районе мостика). В 3.28 по левому борту были обнаружены корабли противника — эсминец «Урса» и эскортные миноносцы «Глэйсдейл» и «Краковяк». Флотилия развернулась на обратный курс, выпустив 9 торпед, и на максимальной скорости стала отходить, отстреливаясь из кормовых орудий. Из опасения попасть на мины англичане быстро отказались от преследования, тем не менее, перестрелка была весьма ожес-



Атака 5-й флотилии против сил вторжения 6 июня 1944 г.



С л е в а: Т-28 на переходе в Ла-Манше, июнь 1944 г. В в е р х у: Т-28 в Гавре, готовится принять боезапас; последние числа мая 1944 г.

вчерашнего дня полностью изменилась». Адмирал Ф. Руге в значительной степени возлагает вину за последствия удара по Гавру на адмирала Кранке, поскольку оборонявшие порт зенитные батареи получили приказ не открывать огня, якобы в ожидании применения немецкими самолетами какого-то нового оружия. Как бы то ни было, в результате этого налета в карьере последних представителей типа «Мёве»/«Вольф» была поставлена точка...

Счастливым Т-28 оказался единственным миноносцем, уцелевшим в ходе рокового налета на Гавр, хотя и получил ряд повреждений, ремонт которых занял около месяца. 19 июля его командир капитан-лейтенант Темминг получил приказ на возвращение в Германию. Переход, который в обычных условиях занял бы сутки, из-за господства противника на море и в воздухе продолжался неделю — с 21 по 27 июля — и сопровождался столкновением с эскадренным миноносцем «Мелбрик» и торпедными катерами у м. Антифер.

Гибель Т-24

Высадка союзников в Нормандии застала Т-24 в Бресте в подчинении командира 8-й флотилии эсминцев. Вечером 8 июня он, вместе с эсминцами Z-32, Z-24 и ZH-1, вышел в море и принял участие в бою у о. Ушант. Хотя миноносец не сыграл в нем заметной роли, ему удалось избежать повреждений и вернуться в базу, осуществляя штурманскую прокладку для Z-24, на котором вражеский снаряд уничтожил все штурманское имущество. На следующий день Т-24 предпринял еще одну попытку прорваться на восток, но встретив превосходящие силы противника, его командир капитан-лейтенант Меезен отказался от безнадёжного предприятия.

Z-24 и Т-24 оставались в Бресте до конца месяца, совершив за это время только один выход в Бискайский залив на поиск подводных лодок. 24 июня зенитчики миноносца сбили английский четырехмоторный бомбардировщик «Либерейтор», осуществлявший минную постановку. В ночь на 2 июля оба корабля перешли в устье Жиронды, где пока было относительно безопаснее. Большую часть времени они проводили на якорных стоянках, изредка выходя в море для сопровождения небольших конвоев между Бордо, Руайяном, Лорианом и Сен-Назером.

С началом следующего месяца союзники, пользуясь своим безусловным превосходством на море, усилили нажим на

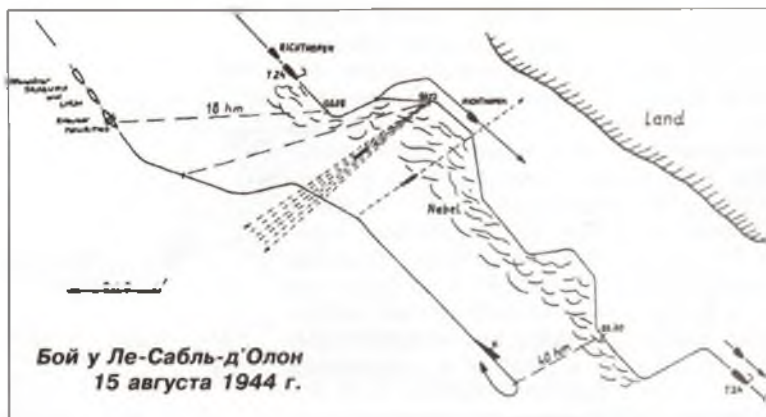
противника, для которого любое передвижение вдоль побережья стало таить угрозу. 6 августа соединение в составе легкого крейсера «Беллона», двух британских и двух канадских эсминцев разгромило прибрежный конвой, потопив каботажный пароход «Отто» и охранявшие его тральщики М-263, М-486 и сторожевик V-414, а быстроходный эскортный корабль SG-3 получил тяжелые повреждения и выбросился на берег, где с рассветом был окончательно разрушен ракетами британских «бофайтеров». 12-го крейсер «Диadem» с эсминцами «Онслоу» и «Пьерун» потопили близ Ла-Рошеля прорыватель минных заграждений Sp-7. В ночь на 15 августа на патрулирование в Бискайский залив отправились крейсер «Моришес» с эсминцами «Ирокез» и «Урса». Вскоре после полудня близ городка с замысловатым названием Ле-Сабль-д'Олон они обнаружили очередной конвой.

Согласно немецким документам, англичане перехватили не одну, а две группы кораблей, выполнявших различные задачи, но случайно оказавшихся неподалеку друг от друга. Отряд, состоявший из Т-24 и плавбазы гидроавиации «Рихтгофен», совершал переход из Сен-Назера в Руайян. Ближе к берегу двигался конвой в составе прорывателя Sp-157 (бывший «Теллус», 1495 брт) и небольшого французского каботажного судна в сопровождении тральщиков М-275 и М-385.

Англичане начали бой в 3.08 со стандартного приема — выстрела осветительным снарядом. Т-24 и «Рихтгофен» сразу же отвернули на северо-восток, в сторону берега. При этом миноносец начал ставить дымовую завесу, а спустя три минуты изменил курс к югу, пытаясь прикрыть собой плавбазу и маячившие невдалеке суда конвоя. Это удалось ему лишь

Т-24 в Бискайском заливе, осень 1943 — весна 1944 г. Обратите внимание на нетипичную камуфляжную окраску миноносца





частично. Дым не стал помехой для артиллерии англичан, стрельба которой корректировалась посредством радиолокации. «Шперрбрехер-157» получил несколько прямых попаданий и начал тонуть, М-385 от полученных повреждений выбросился на берег. Затем крейсер и эсминцы сосредоточили огонь на Т-24, оказавшимся в опасной близости. В 3.12 миноносец дал четырехторпедный залп, но торпеды прошли перед носом «Ирокеза». До 3.30, когда противник решил прекратить преследование, опасаясь береговых батарей, Т-24 получил пять попаданий, было разрушено орудие №1, вышла из строя кормовая турбина, скорость упала до 15 уз. Ответный огонь оценивался как энергичный, но неэффективный — лишь «Ирокез» получил небольшие повреждения от осколков.

Окончательное слово в судьбе миноносца сказала авиация. Вечером 24 августа Т-24 и Z-24 — последние крупные надводные корабли, остававшиеся у немцев на Западе, — были потоплены в устье Жиронды «Бойфайтерами» 236-й и 404-й эскадрилий Королевских ВВС. Самолеты заходили в атаку со стороны суши и добились полной внезапности. На Т-24 их бомбы и ракеты (впоследствии в корпусе и надстройках насчитали 76 попаданий) вызвали взрывы котла и торпед в кормовом аппарате. В 21.05 он лег на борт и затонул, унося жизни 19 членов экипажа.

Т-24 (на переднем плане) и Z-24 под ударом британской авиации в устье Жиронды, 24 августа 1944 г.





*Последние минуты
Т-24*

Последний год войны на Востоке

В феврале 1944 г., с учащением налетов советских торпедоносцев в северной части Балтийского моря, 3-я флотилия миноносцев принимала участие в сопровождении нескольких конвоев военных транспортов между Готенхафеном и Таллином. При этом, 21 февраля Т-16, находившийся в море в районе Мемеля, получил тяжелые повреждения кормовой части в результате взрыва. Погиб один моряк, двое получили ранения, в двух кормовых отсеках появились течи, а рулевое устройство вышло из строя. Ремонт корабля на «Одерверке» в Штеттине продолжался до конца августа. Тогда причина взрыва так и осталась невыясненной, но когда в ноябре 44-го аналогичный взрыв произошел в отсеке рулевой машины Т-12, оказалось, что его причиной стало попадание воды в карбид, который зачем-то размещался в отсеке. После выполнения эскортных функций миноносцы 35/37 вернулись в учебные подразделения. Из четырех недавно вступивших в строй флотских миноносцев Т-28 и Т-29 в начале года ушли во Францию, Т-30 заканчивал, а Т-31 начал проходить курс боевой подготовки.

Мягкая зима 1943/1944 гг. способствовала раннему началу очередной военной кампании в Финском заливе, и в ходе этого начала уже обозначилась необходимость присутствия здесь военных кораблей Кригсмарине миноносного класса. Правда, задачи при этом ставились далеко не характерные. Здесь не было советских коммуникаций, на которые стоило бы совершать ночные набеги, или своих крупных кораблей, которые необходимо было сопровождать. Перед отправленной 14—15 февраля в залив 6-й флотилией эсминцев, куда вошел и Т-30, ставилась цель не допустить высадки советских десантов, поддержать огнем с моря приморский фланг войск и усилить оборони-

тельные заграждения на передовом рубеже «Зееигель» в районе острова Гогланд. Также флотилия должна была противодействовать советским эсминцам, если бы те попытались появиться в данном районе, но этого, как мы знаем, не произошло. За исключением последней задачи все вышеперечисленное было бы вполне по плечу быстроходным канонерским лодкам, но таковых у Кригсмарине не оказалось. Использование более простых и дешевых кораблей было бы тем более оправданным, если учесть минную опасность, господство в воздухе советской авиации и активность торпедных катеров. В результате далеко не беспочвенные опасения потерять ценные корабли при достижении второстепенных и несвойственных миноносцам целей постоянно довели над германским командованием, и в ряде случаев приводили к неправильным решениям или пассивности.

На первых порах ничего серьезного обстановка не предвещала. Т-30 (капитан-лейтенант Бух) в период с 14 по 26 апреля совершил шесть выходов на постановку заграждений на рубеже «Зееигель», причем в четырех из них сам ста-

Т-30 во время прохождения курса боевой подготовки на Балтике, конец 1943 г.



вил мины, а в остальных прикрывал минные заградители. В одном из выходов в ночь на 22-е на mine подорвался и затонул минзаг «Роланд», шедший рядом с миноносцем, и последнему пришлось принять участие в спасении экипажа. С сокращением продолжительности темного времени суток минирование было прекращено, и инициатива была предоставлена советской стороне, которая не замедлила ею воспользоваться.

Бой у острова Нерва 19/20 июня 1944 г.
9 июня началось наступление войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке, которое быстро поставило под угрозу изоляции и уничтожения финские гарнизоны на островах Бьеркского архипелага. Опираясь на свое господство в воздухе и превосходство в катерных силах над финнами, советское командование готовило десант на острова почти в открытую. Финны сразу же запросили поддержки у своего более сильного союзника, и тот, опасаясь выхода Финляндии из войны, незамедлительно ее оказал. В числе прочего это выразилось и в том, что недавно вступивший в строй Т-31 получил приказ срочно перейти в Таллин, куда он и прибыл 16 июня. Германское командование посчитало эсминцы слишком крупными для действий в шхерном районе и выделило для этого Т-31 и Т-30 под общим руководством командира последнего капитан-лейтенанта Буха. 17-го корабли ушли в Хельсинки, а оттуда шхерным фарватером — на замаскированную якорную стоянку Муссало близ Котки. Здесь им была поставлена задача: по получению кодового слова «Дроссельфанг» (Лов дроздов) выдвинуться в район юго-западнее острова Бьерке и уничтожить советский десантный отряд. В этом миноносцам могли содействовать отряды тральщиков и артиллерийских десантных барж, развернутых вдоль опушки

шхер, а также две флотилии финских торпедных катеров, осуществлявших ночные поиски вплоть до Лавенсари.

Здесь необходимо сделать маленькое отступление. Имея точные сведения о подготовке нами десантной операции, противник все-таки не знал ее замысла. В штабе 9-й дивизии кораблей охраны, руководившем всеми немецкими действиями в заливе, считали, что высадка будет происходить со стороны островов Лавенсари и Сескар — именно оттуда осуществлялась предварительная высадка разведгрупп, кроме того, в составе Островной ВМБ действительно имелось значительное количество катеров и подразделения десантников. В действительности же они сосредотачивались здесь для высадки на маленьком ничейном острове Нерва, расположенном на опушке финских шхер в 16 милях западнее Бьерке. Здесь планировалось создать опорный пункт, с которого было очень удобно следить за перемещениями вражеских кораблей в Выборгский залив и обратно. Что же касается высадки на острова Бьеркского архипелага, то она планировалась со стороны материка через узкий и мелководный пролив Койво-сунд — то есть с совершенно противоположного направления, чем ее ожидали немцы и финны. Тем не менее, получив сведения о погрузке десанта на катера в гавани Лавенсари, командир 9-й дивизии сил охранения контр-адмирал Бёмер передал в эфир кодовое слово «Дроссельфанг», дав тем самым сигнал к проведению операции.

В 21.10 19 июня (все отметки времени в описании приведены к средневропейскому летнему времени) миноносцы вышли из шхер и легли на юго-восточный курс, выводящий их прямо к острову Нерва. Погода на море стояла хорошая, видимость в условиях белой ночи составляла до 20 миль. Двухбалльное волнение благоприятствовало действиям катеров, но в немецком штабе этому почему-то не придали значения. В течение часа миноносцы достигли Нервы, обогнули его с севера и продолжили выдвижение на юго-восток. При этом они сильно обогнали по времени десантный отряд, который вышел с Лавенсари только в 22.00. С 22.00 до 22.20 миноносцы визуально наблюдались береговым постом этого острова, но краснофлотцы из-за сумерек и большого расстояния так и не смогли идентифицировать цели. Предупреждение о появлении противника было незамедлительно пе-

Т-30 в боевом походе в Финском заливе, лето 1944 г.



редано силам десанта. Немцы, в свою очередь, заметили сторожевой катер с корректировщиками на борту, видели вспышки выстрелов 130-мм орудия с Лавенсари, произведенных по острову Нерва, но интереса к этому не проявили, поскольку все еще не достигли района проведения своей операции. Наконец, в 22.25 Бух заметил то, ради чего, казалось, он вышел в море — 12 сторожевых катеров, шедших по направлению от острова Сескар на северо-восток. Ими оказался отряд капитана 1 ранга Е.В. Гуськова (10 малых охотников, 3 морских бронекатера), который должен был высадить на Бьерке разведгруппу и провести поиск вражеских катеров. Миноносцы повернули так, чтобы ввести в дело весь бортовой залп и в 22.34 открыли огонь с дистанции 11 700 м. По наблюдениям Буха снаряды ложились хорошо, наблюдались многочисленные попадания, и головной катер загорелся. Советская сторона отвечала огнем 76-мм и 45-мм пушек, но все снаряды падали недолетом. Затем наши закрылись дымовой завесой, в которую немцы, опасаясь торпедных атак, углубляться не стали. В результате обстрела флагманский МО-106 получил три, а МБК-503 и МБК-505 по одному прямому попаданию, по счастью не имевших фатальных последствий. Еще три «мошки» пострадали от осколков. Шесть наших моряков получили ранения, в их числе тяжелые — командир Истребительного отряда КБФ капитан 2 ранга М.В. Капралов. Высадка разведчиков оказалась сорвана, но этот бой минимизировал последовательность событий, которые в конечном итоге сложились не в пользу врага.

После окончания боестолкновения миноносцы повернули на восток и из района банки Средняя визуально обследовали берега Бьерке — никаких признаков десанта ни на них, ни у них не наблюдалось. Считая задачу выполненной, Бух приказал лечь на обратный курс, и именно здесь у него начались первые проблемы.

В качестве сил прикрытия десанта на Нерву командование Островной ВМБ задействовало 14 торпедных катеров из состава 1-го гвардейского (10 катеров типа Г-5) и 4-го (4 типа Д-3) дивизионов Бригады ТКА КБФ под общим командованием командира 1-го дивизиона капитана 3 ранга С.А. Осипова. По замыслу, после десантирования катера должны были разделиться на четыре отряда и произвести ночной поиск кораб-

лей противника между Нервой и Бьерке. Узнав, что севернее Нервы обнаружены «два неустановленных судна», в 22.19 Осипов по собственной инициативе, очевидно имея в виду свою последующую задачу, приказал командиру одного из отрядов капитан-лейтенанту Б.П. Ущеву (ТК-53, ТК-63, ТК-152) выдвинуться в район севернее Нервы и атаковать противника*. Ущев в свою очередь также проявил инициативу и, заметив в сумерках вспышки выстрелов по пеленгу 65 градусов, решительно изменил направление движения. Эти же вспышки заметил и Осипов, и в 22.41 приказал идти на поддержку 1-го отряда группе капитан-лейтенанта И.С. Иванова (ТК-41, ТК-101, ТК-103, ТК-111). В 22.55 группа Ущева обнаружила миноносцы, которые сразу же открыли по ка-

* В ряде описаний боя в литературе советского периода вольно или невольно допущены многочисленные неточности. Так например, в статье «В Финском заливе» (опубликована в сборнике «Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941—1945 гг.: Снятие блокады Ленинграда и освобождение Прибалтики (1944—1945 гг.)», — М., 1990) командовавший КБФ в годы войны адмирал В.Ф. Трибуц писал следующее: «Уже стало ясно, что отряд (капитана 1 ранга Гуськова — прим. авт.) столкнулся с миноносцами, чье артиллерийское преимущество перед морскими бронекатерами было бесспорным. Гуськов сообщил о ситуации Осипову, торпедные катера которого обеспечивали в этот момент высадку на о-в Нерва. Осипов быстро определил, что это германские миноносцы типа «Т». Лакомая цель! Но тут командир дивизиона либо погорячился, либо поторопился и принял неправильное решение: приказал Ущеву атаковать миноносцы лишь своим отрядом. Нападение «в лоб» не удалось. Ожесточенный огонь нанёс катерам серьезные повреждения, а выпущенные торпеды прошли мимо цели.

Этот неприятный урок, — продолжает командующий флотом, — должен был напомнить командиру дивизиона о правилах атаки торпедными катерами. Ведь учили еще до войны, что в подобной ситуации нападать надо, по возможности, большим количеством катеров, стремясь атаковать противника с разных направлений. Однако Осипов оставался верен своему первому неправильному решению, и после отхода Ущева повторил локальную атаку силами отряда Тихонова».

На самом же деле, высадка на о. Нерва проводилась катерами Островной ВМБ, а высадка на о. Бьерке — катерами Кронштадтского морского оборонительного района, не имевшими между собой прямой связи. Отправляя катера на поиск «неустановленных судов», Осипов не знал, что им предстоит бой с миноносцами. Он тем более не имел права задействовать большие силы, поскольку его главной задачей оставалоськрытие десанта, которому миноносцы в тот момент не угрожали. Высадка десанта началась только в 0 часов и только тогда Осипов смог отделиться от отряда высадки для поиска. Далее комфлот спутал отряды Иванова и Тихонова, который атаковал последним и добился успеха. Что же касается отряда Иванова, то он атаковал не «после отхода Ущева», а фактически одновременно с ним.



терам сильный огонь. Спустя 10 минут, еще до завершения атаки Ущева, противника атаковала группа Иванова.

Тактически ситуация в этот момент сложилась не в пользу немцев. Катера отрезали им единственный путь к возвращению, миноносцы были вынуждены идти прямо на их, предоставляя тем самым противнику возможность атаковать с наиболее выгодных носовых курсовых углов. Между 23.03 и 23.06 ТК-153 и ТК-53 атаковали Т-31, ТК-63 — Т-30. По донесению командира Т-31 капитан-лейтенанта Петер-Пиркхама, миноносец которого после поворота на запад оказался во главе отряда, «корабль ворвался в гущу атакующих с обеих сторон торпедных катеров, идя зигзагообразным курсом в соответствии с атаковавшими катерами и приближающимися торпедами». Из-за взаимного сближения дистанция сокращалась очень быстро, и «москиты» сразу же проскакивали в мертвую зону, которая из-за ограничения в склонении стволов не простреливалась огнем 105-мм орудий и 20-мм «фирлингов», расположенных на крыльях мостика (по наблюдению катерников мертвая зона 105-мм орудий находилась ближе 6 кбт. от кораблей). По этому поводу Петер-Пиркхам писал: «Один катер остановился спереди в 50 метрах по правому борту в мертвой зоне 105-мм орудий и легких зениток и непрерывно обстреливал носовые надстройки. С мостика ему отвечал только пулемет МГ-34, единственное оружие, имеющие достаточное склонение в направлении носа. Из-за превосходства в скорости маневры катеров занимали очень мало времени — русские торпедные катера, по сообщениям финских катерников, заполучивших неповрежденным один катер, развивают скорость 52 узла — так что только после того, как из пулемета было расстреляно 2 барабана, катер скрылся под защиту дымовой завесы». К тому же «фирлинги» с механичес-

ким приводом вращения поворачивались слишком медленно, чтобы удерживать в прицеле скоростных москитов. Интересно отметить, что наши катерники отвечали врагу огнем не только из пулеметов ДШК и ДА, но и из ППШ — судя по отчету, катера группы Ущева израсходовали 228 автоматных патронов. Торпеды выпускались с дистанций от 5 до 3 кбт. (ТК-153 выпустил лишь одну торпеду), но, несмотря на столь малую дистанцию попасть все же не удалось, даже несмотря на то, что экипажи группы Иванова утверждали, что видели взрыв на одном из кораблей (правда, они же утверждали, что немецкий отряд состоял не из двух, а из трех единиц, так что в результате им пришлось атаковать все те же два миноносца).

Между 23.08 и 23.11 с дистанций от 2 до 3 кбт. атаковали катера группы Иванова — с тем же успехом. ТК-41, ТК-101 и ТК-111 выпустили свои торпеды по Т-31, а ТК-103 одну торпеду по Т-30. В качестве причин промахов можно привести исключительно умелое маневрирование миноносцев, которые каждый раз успевали повернуть на торпеды носом, помехи от дымзавес, и главным образом, исключительную сложность прицеливания с катеров типа Г-5. Все атаки, за исключением ТК-111, проводились со стороны левого борта цели, что облегчало уклонение.

Немецкие артиллеристы в свою очередь также добились немногого. В ходе боя они развили максимальную скорострельность — залп главным калибром следовал через каждые 5 секунд, — что привело к тому, что на Т-31 в разгар столкновения кончились снаряды к носовой 105-мм пушке. Всего же этот миноносец израсходовал до окончания этого боя 500 из 600 105-мм снарядов и половину боезапаса к малокалиберным пушкам. Считалось, что в ходе столкновения были точно потоплены три катера и еще два наблюдались в тонущем состоянии, что абсолютно не соответствовало действи-

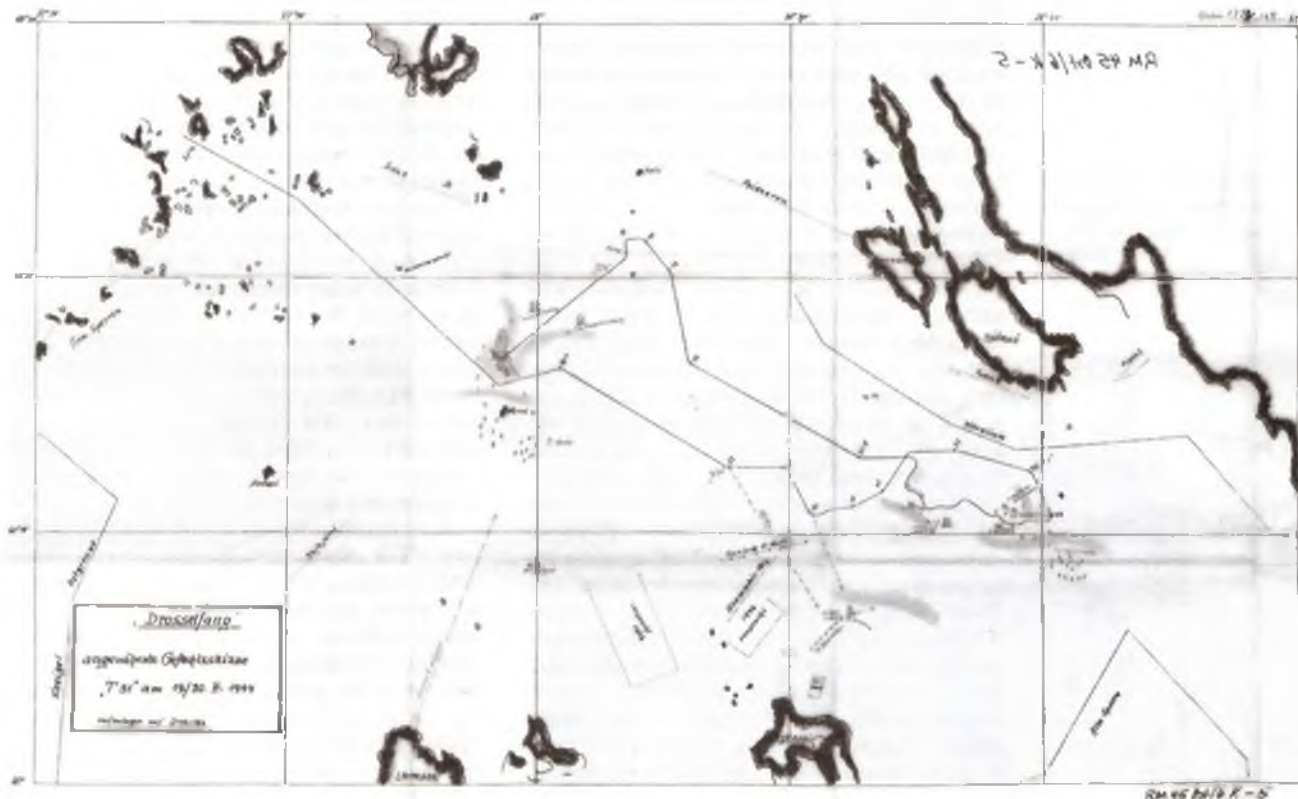
тельности. Наши катерники характеризовали огонь миноносцев как сильный, но беспорядочный. Как правило, повреждения появлялись в момент выхода из атаки и мертвой зоны до того, как катер полностью успевал закрыться дымовой завесой. Всего же получили повреждения пять из семи катеров отрядов Ушева и Иванова, но только три (ТК-63, ТК-101 и ТК-103) имели прямые попадания малокалиберных снарядов, остальные — осколочные повреждения. Наиболее серьезно пострадал ТК-63, которому 37-мм снаряд попал в таранный отсек, 20-мм снарядами был пробит бензоотсек и два бензобака, а крупный осколок повредил левый мотор. Из-за попадания воды в бензин спустя 40 минут после боя заглох и правый мотор, вследствие чего катер пришлось вести на Сескар на буксире. Несмотря на это на ремонт пришлось затратить всего пару дней, и ТК-63 смог принять участие в следующем бою с миноносцами в ночь на 28 июня. Единственным загоревшимся, да и то на одну минуту стал ТК-101, в который попало два малокалиберных снаряда и 24 осколка. Возгорание было ликвидировано в течение минуты, и катер сохранил ход. Раненый боцман с него стал единственной нашей потерей в живой силе. Потерь могло быть больше, если бы сразу после

боя наши отряды подверглись нападению выдвигавшейся в район банки Средней финской 1-й флотилии торпедных катеров (пять катеров типа «Тайсто»). К счастью, в 23.15 финны подверглись штурмовой атаке пары истребителей Ла-5, возвращавшихся с бомбардировки Нервы и отказались от своего намерения.

Тем временем события продолжали развиваться своим чередом. Считая, что попытка высадки отражена, район очищен от противника, а также принимая во внимание большой расход боеприпасов, Бух принял решение отойти в северо-западном направлении, чтобы установить визуальный контакт с 3-й флотилией тральщиков, несшей дозор вдоль опушки финских шхер. К 23.42 миноносцы достигли района острова Халли, но тральщики так и не были обнаружены. Продолжать путь в северном направлении было небезопасно, так как минная обстановка здесь не была разведана. Оставалось одно — возвращаться в базу, но для этого предстояло вернуться на тот фарватер, которым корабли выходили из Муссало. А для того им предстояло вернуться к Нерве. Об этом Бух сообщил по радио в штаб 9-й дивизии и получил молчаливое согласие.

Тем временем в 23.50 началась высадка десанта. Выполняя функцию прикрытия,

**Бой у о-ва Нерва
19/20 июня 1944 г.**
(Карта из немецкого
отчета. Публикуется
впервые)





**Командир торпедно-
го катера ТК-37
старший лейтенант
В. И. Тронченко**

отряды Осипова (ТК-33, ТК-43, ТК-163) и капитана 3 ранга В.И. Тихонова (ТК-9, ТК-10, ТК-37, ТК-60) пошли в район осуществления ночного поиска и тут же обнаружили прямо по курсу идущие навстречу миноносцы. Поскольку курс противника выводил его прямо на Нерву и создавал угрозу десанту, сорвать нападение врага следовало любой ценой и наши катерники постарались. Проявили больше тактического мастерства и командиры отрядов. Если в первом бою Ущев и Иванов ограничивались простым распределением целей, то Осипов приказал ТК-163 выйти первым и выставить дымовую завесу, а Тихонов разделил катера на подгруппы, которым следовало атаковать с левого (ТК-37, ТК-60) и правого (ТК-9, ТК-10) бортов цели.

Правда, на первом этапе нападение начало развиваться далеко не по плану. На ТК-163, на котором находился сам Осипов, отказала дымаппаратура и он не смог прикрыть атаку товарищей. В 23.58 катер выпустил только одну торпеду по головному Т-30, когда близкий взрыв 105-мм снаряда повредил ему корму. Одновременно ТК-33 получил несколько осколочных пробоин, в том числе и ниже ватерлинии. Уклоняясь от огня противника, он промчался мимо цели, попал на ее кормовые курсовые углы и от выпуска торпед отказался. ТК-43 выпустил обе торпеды, но в этот момент налетел на подводное препятствие,* повредил левый гребной вал, оба винта и снизил скорость до 14 узлов. Миноносцы снова уклонились от торпед, разворачиваясь на них контркурсом. Казалось, противнику суждено уйти безнаказанным, но тут в бой вступила группа Тихонова.

Второй бой с торпедными катерами оставил у командиров немецких кораблей весьма яркое впечатление. «Вражеские катера — докладывал Бух, — атаквали с захватом в клещи, группами. Закрутилась бешеная круговорот, со множеством пенных следов. Приближающийся катер получил от первого орудия, стрелявшего парными залпами, одно 105-мм прямое попадание с малой дистанции и буквально разлетелся на куски. Следовавший в 800 м миноносец Т-31 закладывал круги и оставался в 6/10 по правому борту, уступом назад, когда другой катер прорвался на расстоянии в 250 м к Т-30, который не мог сражаться с ним ни одним из стоявших на мостике «фирлингов», так как они не могли стрелять с таким сильным склонением». Ему вторил Петер-Пиркхам: «Катера атаквали на этот раз лучше в тактическом отношении, чем в предше-

ствующем бою и под сильнейшим огнем легких зениток подходили к кораблю на расстояние до 100 м. Русские торпедные катера поглотили большое число 20-мм снарядов, но эффекта это не производило. 105-мм батарея делала по моим приказам только отдельные залпы, чтобы экономить боеприпасы». В ходе атаки продемонстрировались высокие боевые качества катеров типа Д-3 — хорошая живучесть и мощное вооружение (к тому времени все катера помимо пулеметов ДШК были вооружены 20-мм автоматическими пушками «Эрликон»). Они буквально поливали надстройки вражеских кораблей огнем, который, как это ни парадоксально, оказался гораздо убойнее, чем огонь миноносцев. В ходе боя группа Тихонова израсходовала 1053 снарядов к «Эрликонам», 1230 патронов к ДШК и 310 к автоматам. Убыль личного состава только на Т-30 составила одного убитого, трех тяжело (все четверо из расчета кормового «фирлинга») и 10 легко раненных. Первыми одновременно атаквали ТК-37 (старший лейтенант Тронченко) и флагманский ТК-60 (лейтенант Бушуев). Они выпустили по второму миноносцу две и одну торпеду соответственно, после чего тут же в 0.02 наблюдали двойной взрыв. Согласно донесению Петер-Пиркхама, в левый борт корабля шла одна торпеда, от которой он не успел отвернуть даже несмотря на крутую перекладку руля на правый борт. Попадание пришлось в 7-й отсек близ места расположения 37-мм полуавтоматов. От взрыва 400 кг тротила (катера Д-3 в этом бою стреляли торпедами 53-38У) миноносец мгновенно разломился на две части. Носовая затонула в течение двух минут, кормовая уперлась в грунт винтами вверх, но спустя пять минут опустилась и тоже пошла на дно. От ответного огня пострадал только ТК-37, на котором осколками были повреждены мотор, радиостанция и дымаппаратура. После гибели миноносца морякам из его экипажа пришлось некоторое время плавать в горящем соляре, но вскоре большая часть экипажа разместилась на спасательных плотиках, которые всплыли с затонувшего корабля.

Последними в 0.04 и 0.07 атаквали ТК-10 и ТК-9. Из-за резкого поворота Т-30 на север только 10-му удалось проскочить перед его носом и атаковать с правого борта. К этому времени Т-31 уже тонул, и немецким морякам не нужно было объяснять, что их ждет в случае промедления с

* Не исключено, что это была торпеда, выпущенная ТК-163.

решительным отпором. Катер получил как минимум один малокалиберный снаряд и более 20 осколочных пробоин, оба его мотора вышли из строя, и вскоре после атаки он потерял ход. Был ранен боцман. Атаковавший спустя три минуты ТК-9 также попал под сосредоточенный огонь, получил пробоины в верхней палубе, бензосистеме и транце, три человека из его экипажа получили ранения. Уклоняясь от обстрела, он на циркуляции выпустил всего одну торпеду, которая прошла далеко за кормой цели. Т-30, командир которого считал, что он потопил в этом бою еще три русских «москита», полным ходом шел к финским шхерам, даже не помышляя о спасении экипажа сестершила. Бух был уверен в том, что его преследует целая стая катеров, хотя фактически это был только сохранивший торпеды ТК-33, который обследовал место потопления Т-31 и в 0.18 поднял из воды двух плененных. Не имея возможности поднять на борт остальных, наш катер дал по спасательным плотам несколько очередей из пулемета. В изложении спасшихся немцев этот эпизод выглядел как подъем немецких моряков кровавыми большевиками на борт катера с последующим расстрелом и сбрасыванием тел несчастных назад в море. После этого наши катера, многие из которых имели чувствительные повреждения, покинули поле боя, не препятствуя противнику спасти большую часть экипажа «тридцать первого». Катера 1-й финской флотилии около 2 часов ночи подобрали из воды 94 человека, в том числе 25 или 30 раненных, из которых двое позже скончались от ран. Был спасен и командир миноносца Петер-Пиркхам. С рассветом наши сторожевики доставили на Нерву 2-й эшелон десанта и снова обследовали район потопления Т-31. Там МО-104 и МО-402 подобрали еще четырех немецких матросов. Таким образом, всего в результате гибели корабля 76 моряков погибли и шестеро попали в плен. Пленные, двое из которых оказались операторами РЛС, дали весьма интересные показания о технике и общем состоянии германского надводного флота.

Интересно отметить, что каждая из сторон оценила бой, как свою победу. Для нашей стороны это было естественно — ведь Т-31 стал самым крупным боевым кораблем, потопленным надводными силами Советского ВМФ в годы Великой Отечественной войны. В немецком же штабе посчитали, что миноносцам удалось сорвать десантную операцию и сильно потрепать катерные силы КБФ, лишившиеся, якобы, 6—7 торпед-



ных катеров. За действия, преисполненные «прекрасным наступательным духом и безрассудной смелостью» Бух и Петер-Пиркхам были награждены немецкими крестами в золоте. В то же время, несмотря на победный тон, в немецких отчетах о бое сквозит некоторая неудовлетворенность своей техникой и признание воинского мастерства противника. В обобщенном донесении говорилось: «Русские торпедные катера идут в атаку всеми силами. В то время, как первый бой не показал осмысленных тактических действий, и, в общем, был проведен плохо, вторая атака показала, что большей отряд катеров со значительным превосходством в скорости даже при хорошем освещении может поставить трудные задачи перед командирами миноносцев.

Превосходство в скорости русских торпедных катеров (52 узла) при наибольшей скорости флотских миноносцев, составляющей 30—31 узел, дает возможность катерам в каждой ситуации выходить

Торпедирование Т-31 (снимок сделан с борта СКА № 22 типа Д-3)

Пленные немецкие матросы с миноносца Т-31 на о. Лавенсари





БОЙ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ С МИНОНОСЦАМИ ВРАГА



Дальше, выходя из моря, загорелись вражеские катера. Отдаленные суда были взорваны торпедами, торпеды упали в воду, взорвались, и в море поднялись высокие волны. Всплески воды, взрывы торпед, взрывы мин, взрывы снарядов — все это было слышно. Всплески воды, взрывы торпед, взрывы мин, взрывы снарядов — все это было слышно. Всплески воды, взрывы торпед, взрывы мин, взрывы снарядов — все это было слышно.

**Боевой листок
Политуправления
Краснознаменного
Балтийского флота,
выпущенный по
результатам боя
у о. Нерва**

вперед и занимать выгодные в торпедно-тактическом смысле позиции. Катера, имеющие явное преимущество в скорости, могут избегать в носовых секторах действия оружия наших кораблей и при этом сами вести огонь». И все-таки главные просчеты немцев — а в том, что они потерпели крупную неудачу, не может быть сомнений — лежали далеко не в области техники, а скорее в решениях командиров различных уровней. Штабу 9-й дивизии не следовало посылать ценные корабли для проведения столь дальнего рейда в контролируемые противником воды без достаточно серьезной мотивации только на основании общих разведанных. С этим вполне могли бы справиться финские канонерские лодки или немецкие тральщики, которые находились в готовности в районе Котки. Если же такая необходимость возникла, то стоило придать миноносцам обеспечение хотя бы в лице тех же финских торпедных катеров, которые действовали поблизо-

сти, но тактически совершенно независимо от миноносцев. В результате ни те, ни другие не добились никаких успехов. Немецкому командованию стоило заинтересоваться нашими действиями в районе Нервы — ведь их видели многочисленные корабельные и береговые наблюдатели противника — и хотя бы обеспечить встречу и возвращение миноносцев через шхеры, но не было сделано и этого. Такое впечатление, что в немецком штабе попросту высокомерно игнорировали противника и предпочитали не замечать его боевых возможностей — ведь не случайно ТТХ широко известных еще до войны катеров типа Г-5 звучали в рапортах командиров миноносцев как откровение! Это еще можно простить Петер-Пирхаму, корабль которого погиб спустя трое суток после прибытия в Финский залив, но Бух готовился к боям с советским флотом в течение четырех месяцев. Того же, кто недооценивает своего противника, во все времена били, и бой у острова Нерва стал лучшим тому подтверждением.

Операции «Штайнхагер» и «Бухенвальд»

Потеря Т-31 отрезвила противника и заставила действовать намного осторожнее. В ночь на 21 июня советская сторона высадила десант на острова Бьерского архипелага со стороны материка, а все попытки немцев и финнов противодействовать привели лишь к чувствительным потерям от авиаударов, которые в условиях белых ночей производились почти круглосуточно. Группа миноносцев в эти события даже и не попыталась вмешаться. К тому моменту она была пополнена за счет Т-8 и Т-10 со штабом 2-й флотилии (корветен-капитан Кассбаум) на борту. 2-я (Т-1, Т-3, Т-4, Т-8, Т-10 — Т-12) и 3-я (Т-14, Т-17 — Т-19, Т-21) миноносные флотилии были воссозданы еще в апреле в преддверии летней кампании, которая обещала стать жаркой. Предчувствия не обманули немецкое командование. С началом советского наступления на Карельском перешейке корабли 2-й флотилии использовались в качестве быстроходных транспортов для доставки боеприпасов, в первую очередь к зенитному вооружению, на линии Либава — Турку, а 19–20 июня Т-10 и Т-11 сопровождали из Готенхафена к острову Утё тяжелый крейсер «Принц Ойген», который был прислан сюда для моральной поддержки финнов. Именно эти два миноносца и были выделены на замену Т-31, но на Т-11 выявилась неисправность в силовой установке

(он устранял ее до конца декабря), и его поменяли на Т-8. С прибытием новых кораблей положение практически не изменилось. Дело в том, что по данным визуального наблюдения, советские десантные силы обеспечивались тральщиками типа «Фугас» и даже сторожевыми кораблями типа «Снег», использовать против которых миноносцы типа 35/37 считалось слишком рискованным. Штабу 9-й дивизии оставалось только задействовать корабли в коротких ночных рейдах, где рассчитывать на серьезное противодействие не приходилось. В качестве первого из них планировалась операция по ликвидации советского опорного пункта на Нерве, создание которого немецкое командование в свое время так легкомысленно проглядело. На этот раз состав сил был собран весьма солидный: три миноносца, пять мореходных тральщиков (тип 35) 3-й флотилии, четыре артиллерийские баржи, четыре моторных тральщика, а также 10 торпедных и такое же число сторожевых катеров финского флота. По замыслу, эти силы должны были подавить огнем все попытки сопротивления на острове, после чего с моторных катеров на Нерву десантировалась финская рота. Ставка при этом делалась на внезапность и массирование сил, что должно было обеспечить успех до того, как советская сторона сможет организовать какое-либо противодействие.

На практике все получилось совершенно иначе. В 22.30 27 июня немецкие корабли вышли из шхер и направились к острову. Спустя 13 минут огонь по ним открыла береговая батарея, которая, по оценке финнов, состояла из трех 76-мм (на самом деле 45-мм) орудий. Миноносцы, к которым присоединились и тральщики, сразу же развернулись к острову лагом и в течение 8 минут с дистанции 7 миль произвели по острову по 10 залпов каждый. После этого корабли ушли на позицию прикрытия десанта в район северо-восточнее острова. Советская батарея прекратила огонь, но, как оказалось лишь ненадолго. Вообще же планом операции предусматривалось, что тральщики будут вести огонь до тех пор, пока его прекращения не попросят с высадочных средств, но немцы явно сэкономили снаряды. Затем миноносцы обнаружили отряд наших катеров (два бронекатера и три «мошки»), которые должны были высадить разведгруппу на остров Халли. С 23.08 до 23.17 корабли вели по ним огонь и смогли добиться потопления катера-

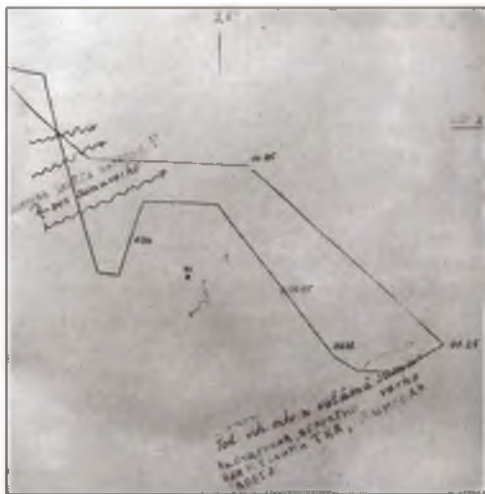


Схема рейда миноносцев у о. Нерва 15/16 июля 1944 г. (операция «Бухенвальд»).
Из финского боевого донесения, публикуется впервые.

дымзавсечика ДЗ-9, в то время как остальные силы отошли без потерь. Увы, это никоим образом не улучшило ситуацию у Нервы. Катера с десантом развернулись фронтом в 2 милях от берега, но идти к нему не спешили, ожидая возобновления бомбардировки. Тогда личный пример им решил показать командир немецкой флотилии тральщиков, находившийся на М-19. Его корабль подошел к берегу на 15 кбт, но в 23.23—23.30 внезапно подвергся обстрелу из «сорокапятки» с короткой дистанции и получил четыре прямых попадания, которыми был поврежден мостик и сбита мачта. После этого тральщики начали отход на север. Интересно отметить, что по немецкой версии событий при этом корабли вели ответный огонь, а по финской — молчали. Командир отряда высадки попытался связаться с 3-й флотилией для выяснения причин отказа от бомбардировки батареи и отхода, но в радио слышался лишь писк. В этих условиях финский офицер передал в эфир, что он отказывается от продолжения операции. По немецкой версии, командир флотилии тральщиков его слышал и попытался за-

Миноносец 2-й флотилии (Т-8 или Т-10) в Хельсинки, 20 июня 1944 г.





Т-30, снятый с самолета Люфтваффе на стоянке в финских шхерах, 20 июля 1944 г.

верить союзника, что для такого решения нет оснований, но до финнов эти слова не дошли. Вслед за силами десанта начали отход и остальные отряды. В этот момент в 0.29—0.30 миноносцы атаковали два отряда наших катеров. Сразу после обнаружения противника корабли 2-й флотилии повернули на север и развили ход 29 узлов. Отряд под командованием Ущева (ТК-43, ТК-63 и ТК-93) выпустил им вдогонку пять торпед и доложил о потоплении миноносца и повреждении тральщика. На самом деле дистанция оказалась настолько велика, что немцы не заметили даже следов торпед. Впрочем, это не помешало им нанести осколочные повреждения ТК-93. В заключение событий Т-8 обстрелял по ошибке финские торпедные катера, но попаданий не добился. Операция закончилась полным провалом из-за отсутствия необходимого взаимодействия между союзниками по «оси», а главным образом из-за откровенного неверия в успех и нежелания немцев и финнов рисковать своими и без того немногочисленными силами.

Первую половину июля миноносцы провели в Таллине, где на Т-8 и Т-10 усилили зенитное вооружение. За это время «союзники» успели потерпеть поражение в борьбе за острова Выборгского залива. Верному своей практике заглушать серьезные поражения незначительными успехами немецкому командованию не оставалось ничего иного, как спланировать новый ночной рейд. На этот раз его целью было нанесение удара по советским корабельным дозорам у Нервы и демонстративный обстрел острова. Учтя уроки боя 20 ию-

ня, в непосредственное подчинение Кассбаума выделили две флотилии финских торпедных катеров (8 единиц), кроме того, его действия обеспечивала 1-я флотилия моторных тральщиков. Последние около 23 часов 15 июля начали ставить длинную дымовую завесу, которую ветер сносил на Нерву. Тем не менее, тральщики были обнаружены наблюдателями острова и с катеров дозора №33 (МО-121, МО-112 и СКА № 69 типа Д-3). В 23.30 с острова заметили корабельный отряд, идущий в восточном направлении и обстреляли его с большой дистанции из «сорокапятки». Поскольку в его составе наши наблюдатели насчитали «миноносец и два сторожевых корабля», командование Островной ВМБ отправило в 0.14 с Лавенсаари отряд поддержки в составе сторожевика «Туча», тральщиков Т-211 и Т-217, а также 13 торпедных катеров.

К тому времени вражеское соединение уже прошло на восток, а затем, под прикрытием дымовой завесы в 0.05 легло на юго-восточный курс. Двадцать минут немцы с финнами незамеченными шли в этом направлении, а затем повернули на обратный курс. В этот момент с борта миноносцев были обнаружены маневрировавшие юго-восточнее Нервы катера дозора №33, причем немцы определили их как «три тральщика типа «Фугас» и два сторожевика меньшего водоизмещения».* С катеров также заметили противника, но поскольку в тот момент вражеские корабли находились южнее острова и шли северо-западным курсом, приняли их за свой отряд поддержки. Когда Т-30 открыл огонь, МО-121 начал сближаться с ним, дважды передав опознавательный сигнал. Эта ошибка чуть не стоила катерникам жизни — в «мошку» попал 105-мм снаряд, пробивший борт в кормовой части. Сразу после попадания катер пошел к Нерве, но спустя некоторое время потерял ход и впоследствии был увенен на буксире. Восемь человек получили ранения, причем шесть — тяжелые, от которых четверо впоследствии скончались. МО-112 пострадал от осколков. Более худших последствий удалось избежать благодаря своевременно поставленной дымовой завесе. Кассбаум приказал одной флотилии финских катеров войти в нее, но из-за вновь возникших радиопо-

* Интересно отметить, что в финском донесении о бое говорится только о трех крупных вражеских катерах. С учетом этого нельзя не заподозрить немцев в умышленном завышении сил противника и своих успехов.

мех это было выполнено с запозданием и результата не имело. Впрочем, немецкий командир считал, что и так добился крупного успеха, потопив один и повредив другой «Фугас», а также нанеся повреждения двум катерам.

Затем отряд с севера обогнул Нерву и в 1.07 вновь открыл огонь по показавшемуся из-за дымовой завесы СКА №69 и острову. Катер закрылся завесой, а береговая батарея начала отвечать. Спустя три минуты к ней присоединились «Туча» и два тральщика, находившиеся в тот момент в 105 кбт. от миноносцев и потому с них не замеченные. На этот раз огонь русских оказался немцам довольно точным. К тому же на Т-8 после двух выстрелов вышло из строя орудие, а на Т-10 из-за разрыва трубок — два котла. Узнав об этом, Кассбаум счел за благо отойти в шхеры. В течение шести минут сторожевик «Туча» и тральщики израсходовали 21 снаряд главного калибра и прекратили огонь из-за слишком большой дистанции. Преследовать противника они не могли, поскольку перед этим получили приказ держаться южнее Нервы в связи с направлением в район двух групп наших штурмовиков, которые, правда, над местом боя так и не появились. Если этот рейд и окончился для противника безнаказанно, то он явно никак не отразился на общей обстановке, а значит оказался неоправданным расходом сил и средств. Видимо, это поняли и сами немцы, поскольку 24 июля миноносцы были отведены из района Муссало в Хельсинки, а спустя три дня их группа была расформирована. Т-30 после этого вошел в состав 6-й флотилии (Т-22, Т-23, Т-32, Т-33), завершавшей подготовку в южной части театра (впрочем, сам корабль так и остался стоять в Хельсинки), а Т-8 и Т-10 воссоединились со своей флотилией, которая вновь была задействована для сопровождения быстрых транспортов.

Постановка заграждения «Зееигель Хб». Гибель 6-й флотилии

Т-22, Т-23 и Т-32 под командованием командира 6-й флотилии корветтен-капитана Колснгагена 5 августа прибыли в Таллин, где перешли в подчинение штаба 9-й дивизии сил охранения. От новых рейдов в район Нервы пришлось отказаться из-за ухудшения тут минной обстановки, связанной с активной деятельностью советских торпедных катеров-заградителей. В этот момент командира дивизии контр-адмирала Бемера больше всего беспокоили наши попытки проде-

лать проходы через южный фланг заграждения «Зееигель», за которыми могли последовать новые высадки десантов во фланг и тыл немецких войск, оборонявшихся в Эстонии. Ситуация тем более осложнялась тем, что из-за массированных налетов советских штурмовиков с 20-х чисел июля пришлось свернуть корабельные дозоры в Нарвском заливе. В журнале боевых действий 9-й дивизии есть философская запись, что миноносцы можно было бы использовать для дневных обстрелов советских тральных отрядов, но вывод из строя одного — двух кораблей непрекращающимися ударами русской авиации был бы на руку противнику, поскольку лишил бы немцев последних сил, которыми можно было бы отразить потенциальную высадку. «Асимметричным ответом» избрали новые постановки, к которым планировалось привлечь и миноносцы. Первый выход состоялся в ночь на 7 августа. Заг-

Т-30 выходит из Хельсинки, 28 июля 1944 г.





**Капитан-лейтенант
Ганс Денерт.
В 1942—1943 гг.
командовал
миноносцем Т-5,
затем — трофейным
ТА-14 на Средизем-
ном море,
в мае 1944 г. стал
командиром Т-32**

раждение «Зееигель IXb» (232 мины ЕМС, 132 минных защитника) ставили шесть БДБ и восемь моторных тральщиков 1-й флотилии, в то время, как миноносцы лишь усиливали противовоздушную и противокатерную оборону отряда. После того, как моряки флотилии практически ознакомились с обстановкой в заливе их решили использовать для более ответственного задания — самостоятельной постановки мин. Использование миноносцев с этой целью по сравнению с мелкими кораблями было более предпочтительным. Во-первых, благодаря высокой скорости они подвергались меньшей опасности на переходе, во-вторых, благодаря хорошему навигационному вооружению их постановки производились намного точнее и качественнее. Одного только не учли в штабе 9-й дивизии: предыдущую постановку производили БДБ и «рауботы», хорошим навигационным оборудованием как раз таки и не отличавшиеся...

Днем 17-го в Хельсинки миноносцы приняли с минного транспорта «Кондор» по 31 противолодочной мине УМВ и 23 минных защитника взрывного действия ЕМР. В 18.37 флотилия вышла в море. На переходе соблюдалось строгое радиомолчание. Радары не использовались, но чтобы штурманы могли определиться, маяки на острове Большой Тютерс и в местечке Валасте на южном берегу Нарвского залива должны были вспыхивать каждые 20 минут. К полуночи корабли прибыли в Нарвский залив, и на них начали готовиться к постановке, которая по замыслу должна была располагаться параллельно предыдущему полю «Зееигель IXb». По плану, в момент сбрасывания мин корабли флотилии должны были идти с юго-востока на северо-запад строем фронта, причем правогофланговый Т-30 находился бы в этот момент на расстоянии всего 900 м от старого поля. Стояла подходящая для скрытой постановки мин погода, с юго-западным ветром силой 4—5 баллов и видимостью 5 кбт. В 0.13 миноносцы

изменили курс со 144° на 59°, а еще через десять минут легли на боевой курс 329°, развернувшись строем фронта с интервалом 100 м. При этом флагманский Т-30 поменялся местами с Т-23. Одновременно был отдан приказ начать ставить мины. С Т-23 успели поставить 18 штук, когда в 0.25 два мощных взрыва прогремело в середине левого борта Т-30. Их наблюдали как находившиеся поблизости немецкие подводные лодки У-479 и У-679, так и советские береговые посты. Командир Т-23 капитан-лейтенант Вайнлиг счел, что флагман подорвался на дрейфующей мине, сорванной с соседней линии заграждения, а на Т-22 взрывы приняли за результат попадания торпед. Окутанный дымом Т-30 застыл на поверхности моря с сильным креном на левый борт.

Не прошло и минуты, как от двух взрывов содрогнулся Т-32. На Т-22 и Т-23 экипажи принялись возвращать подготовленные к постановке мины в безопасное состояние. Вайнлиг отослал расчет носового орудия на бак для наблюдения за поверхностью. Гидроакустики миноносца, работая в активном режиме, обнаружили мины в секторе 30—65 градусов на расстоянии около 1200 м. Сомнений не оставалось — флотилия попала на минное поле. В 0.30 поврежденный Т-30, наскочив еще на одну мину, взорвался, переломился и затонул. Оставшиеся целыми Т-22 и Т-23 обменивались сообщениями посредством прожектора. В 500 м слева от них качался на волнах Т-32 с оторванным носом. Вскоре на Т-23 закончили приготовления к буксировке. С Т-32 сообщили, что командир корабля капитан-лейтенант Денерт серьезно ранен, а из-за поступления воды буксировка возможна только кормой вперед. Несмотря на опасность, Т-22 (капитан-лейтенант Вальденбургер) трижды пытался сблизиться с поврежденным миноносцем. В 1.05 между кораблями взметнулись два мощных взрыва, причина которых так и осталась невыясненной. Сразу после этого акустики Т-23 до-

**Т-30 с минами в
Финском заливе,
весна 1944 г.**



ложили о шумах торпед, а почти все находившиеся наверху явственно слышали звуки моторов. Около 1.15 Т-23 запросил «двадцать второй» о состоянии и возможности буксировки, как вдруг еще один двоящийся взрыв разорвал Т-22 на куски.

Теперь Т-23 остался единственным боеспособным кораблем флотилии, и Вайнлиг лихорадочно обдумывал дальнейшие действия. В воде ожидали помощи моряки с затонувших миноносцев. Однако донесения о шумах моторов не прекращались, а в 1.18 расчет орудия №3 доложил о замеченном силуэте советского торпедного катера. Нельзя сбрасывать со счетов, что на мостике в этот момент находился взятый в поход капитан-лейтенант Петер-Пиркхам, командир потопленного два месяца тому назад Т-31, панически боявшийся теперь атак торпедных катеров. В создавшихся условиях Вайнлиг принял решение не рисковать кораблем. Интересно отметить, что находившийся в заливе советский катерный дозор №41 (катера БМО-512 и БМО-520) взрывы наблюдал, но считал, что они происходят на побережье, и донесения о них не делал. Других же наших катеров поблизости не было. Осторожно выйдя с минного поля, Т-23 27-узловым ходом пошел на северо-запад. В штаб 9-й дивизии сил охранения была отправлена радиграмма с просьбой выслать мелкосидящие катера для спасения уцелевших. В 12.41 миноносец благополучно прибыл в Хельсинки.

Утром Т-32, уже оставленный к тому времени личным составом, затонул после еще одного подрыва на mine (по наблюдениям нашего катерного дозора — в 8.13 18 августа). После громкого заявления Совинформбюро о потоплении советскими ВВС в Нарвском заливе четырех 1800-тонных миноносцев, немцы считали, что он был добит авиаударом, но документами это не подтверждается. Забегая вперед, скажем, что опасный груз затонувших миноносцев заставил отказаться от любых попыток их подъема, а место гибели «обработать» бомбардировщиками.

Сразу после получения сообщения с Т-23 штаб 9-й дивизии развернул спасательную операцию. В ней приняли участие четыре тральщика, два немецких и четыре финских торпедных катера. Несмотря на все усилия, тральщикам удалось до наступления рассвета поднять из воды только 51 человека, после чего они, опасаясь возможных ударов с воздуха, отошли на запад. С этого момента эста-



Т-32 в Финском заливе незадолго до гибели, август 1944 г.

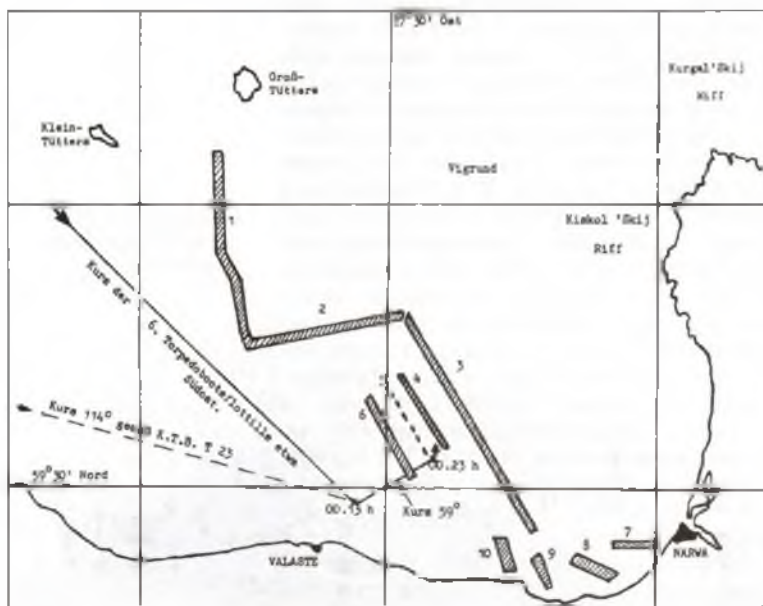
фета перешла к единственной спасательной летающей лодке До-24. За два вылета она подобрала еще 90 человек, причем во время последнего рейса из-за перегрузки не смогла взлететь и была вынуждена передать часть людей на корабли. Лодка прикрывалась шестеркой истребителей «фокке-вульф», которые несколько раз штурмовали катера дозора №41 и смогли повредить БМО-520 (ранено 9 моряков, в т.ч. 6 — тяжело). И все-таки после отказа моторов «дорнье» спасательную операцию пришлось прекратить. К этому моменту в штабе 9-й дивизии знали, что в море осталось еще множество моряков, плававших на плотах и непосредственно в воде, но ничем помочь им уже не могли — ветер гнал их в сторону побережья, занятого советскими войсками. В общее число 141 спасенный вошли и командиры Т-30 и Т-32.

Тем временем происходящее заставило заинтересоваться и советскую сторону. Еще в 3.15 наш дозор визуально обнаружил поврежденный Т-32 и два тральщика-спасателя, после чего вызвал в район торпедные катера. Отряд из трех катеров вышел в море, но вскоре, как и группа штурмовиков, вернулся в Липово из-за резкого ухудшения погодных условий — волнение усилилось, над морем повисли низкие тучи. К тому времени в штабе Лужской ВМБ уже пришли к выводу, что противник проводит спасательную операцию на месте гибели какого-то корабля или кораблей, и решили предпринять свою собственную. Днем в море вышли три других торпедных катера, которые вскоре вернулись в базу с 14 моряками из экипажа Т-32. Из-за волнения в корпусах катеров возникли течи, и это не дало возможности выслать их в море повторно. Вернувшиеся в базу вечером охотники дозора №41 добавили в копилку еще 8 немцев.

Уже беглый допрос германских матросов показал, что противника постигла

масштабная катастрофа. Некоторые пленные утверждали, что погибли или получили серьезные повреждения все четыре корабля флотилии, а один свидетельствовал, что в операции принимал участие еще и неизвестно откуда взявшийся Т-33. В течение ночи в штабе решили с рассветом начать целенаправленный поиск остовов кораблей, а также плотов со спасшимися, главным образом с целью захвата офицеров и секретных документов. Для этой цели задействовали три дивизиона катеров-тральщиков 1-й бригады траления (16 катеров-тральщиков и два дымзавесчика), которых направили в три района поиска. Результат превзошел все ожидания — в течение дня катера подобрали еще 86 человек, включая командира 6-й флотилии и командира Т-22 капитан-лейтенанта Вальденбургера. Никто из них не оказал сопротивления, за исключением Копенгагена, который, несмотря на то, что проплавал более 36 часов в воде, пытался отстреливаться, был ранен в правую руку и побит нашими краснофлотцами. Истребители 1-й гвардейской истребительной авиадивизии наводили катера и потопили 15 плотов, до которых катера не доплыли. Всех пленных немцев доставили в Кронштадт и колонной провели по улицам города. Допрос на месте проводил в прошлом известный подводник, а теперь заместитель начальника разведотдела штаба КБФ капитан 2 ранга П.Д. Грищенко. Сначала командир немецкой флотилии скрывал часть данных, но впоследствии, когда ему пообещали сохранить жизнь и вернуть в Германию

Схема расположения минных заграждений «Зееигель» в Нарвской бухте и маршрут миноносцев 6-й флотилии



после войны, дал исчерпывающие сведения по последней операции, а также по технике и тактике германских миноносцев. Любопытно отметить, что советская сторона сдержала обещание — Копенгаген вернулся в Германию в июле 1947 г. в числе первых репатриантов.

Результатом операции в Нарвском заливе стала потеря немецким флотом трех первоклассных кораблей, погибли 286 человек, 108 попали в плен. Главной причиной может считаться подрыв на минах заграждения «Зееигель IXb», установленного немецкими десантными баржами. Последние имели крайне примитивное навигационное оборудование, поэтому в расположении полей допускались значительные неточности. Кстати, на данное обстоятельство командир флотилии указывал еще до выхода на роковую постановку, но к его мнению тогда не прислушались. Не исключено, что командир отряда барж сознательно произвел постановку на несколько кабельтовых западнее, чем планировалось, поскольку не будучи уверенным в своем местоположении он побоялся оказаться на предыдущих постановках, то есть в той роли, в которой по его вине оказалась 6-я флотилия.

Наконец, нельзя не упомянуть о связанной с этой историей легенде, гуляющей по отечественной военно-морской литературе и дающей повод причислить гибель миноносцев к успехам советского флота. Вкратце она выглядит так. Катера-тральщики, производившие траление в Нарвском заливе, обнаружили буйки (вариации: вешки, бочки), обозначающие границу немецкого минного поля, и переставили их на само заграждение. Педантичные немцы пошли по обозначенному фарватеру и подорвались.

Ф.Б. Мудрак, командовавший в то время 7-м дивизионом катеров-тральщиков, рассказывая об этом случае в своих мемуарах, говорит, что автором и исполнителем дерзкого замысла был командир КТ-97 мичман Г.М. Давиденко (обеспечивающий в походе — флагманский штурман бригады траления капитан 2 ранга И.В. Васильев). На проверку, версия Мудрака оказалась не единственной. В брошюре «Адмирал Трибуц» биограф адмирала Н. Михайловский приводит другие номера катеров — КТ-707 (мичман В.И. Черноносков) и КТ-711 (мичман М.Н. Голубев), а автором операции называет командира дивизиона В.В. Чудова.

Как и любой миф, этот содержит в себе ряд логических нестыковок, причем особенно это касается версии Михайло-

вского. 1-й гвардейский Краснознаменный дивизион КАТШ, в состав которого входили названные им катера, действительно привлекался к боевому тралению в Нарвском заливе, но с 10 августа упоминаний о нем в ежедневных сводках не встречается. Чтобы передвигать буйки в западной (тыловой) части заграждения, нужно было целиком его форсировать, что как раз и пытались сделать наши тральщики. Полутно заметим, что катера принадлежали к типу «Р» с осадкой более 1 м и поэтому считавшиеся глубоко-сидящими, а следовательно, использовавшиеся в третьем эшелоне траления. В отчете бригады траления нет никаких упоминаний о каких-либо передвижениях буйков. Наконец, главное — версия с буйками полностью опровергается материалами допросов командира немецкой флотилии. В них в частности зафиксировано: «На вопрос принято ли в германском флоте обозначать район выставленных минных полей какими-либо буями или вешками для ориентировки германских кораблей, военнопленный ответил, что такого положения в германском флоте нет, во всяком случае, он лично ничего об этом не знает». Также в процессе допроса выяснилось, что все документы на постановку, включая маршрут движения и кальку самого заграждения, готовились в штабе 9-й дивизии, и в ходе выполнения операции Копенгаген их слепо придержививался. Прокладка и определение счисления выполнялись штурманом флагманского Т-30, ориентировавшимся по береговым манипуляторным пунктам, а никаких буйков, даже если их кто-то и двигал, немцы не видели.

Эвакуация из Финляндии и Эстонии

В конце лета — начала осени общая обстановка для немцев на северном крыле советско-германского флота продолжала стремительно ухудшаться. Вследствие разгрома главных сил группы армий «Центр» в Белоруссии нависла угроза над южным флангом группы армий «Север». 31 июля она материализовалась в виде прорыва советских войск к берегу Рижского залива в районе города Тукумс. Вся немецкая группировка в Эстонии и Восточной Латвии оказалась отсечена от Германии. В Ставке Гитлера наконец-то поняли, что при отсутствии войск в центре, вытянутый северный фланг не удержать. Началась подготовка к эвакуации из Эстонии морем. Резко возросла нагрузка на морской транспорт, тем более что теперь он начал подвергаться намного большему воздействию с нашей



Т-23 в Финском заливе, 23 августа 1944 г.

стороны. 7 августа на аэродромы Литвы перебазировался 1-й гвардейский минно-торпедный полк (гмтап), самолеты которого спустя два дня произвели первый групповой налет на немецкие конвои и суда, курсировавшие у берегов Курляндии. 13 августа авиаторпедой у Мемеля был потоплен торпедолов TF-11, который наши летчики приняли за миноносец. Еще раньше миноносные силы получили чувствительный удар с Запада — 29 июля находившиеся в ремонте Т-2 и Т-7 погибли во время налета бомбардировщиков 8-й воздушной армии США на Бремен. Оба они были подняты (27 сентября и 25 октября соответственно), но только Т-2 отбуксировали в Эльбинг на ремонт, который так и не был завершен. Еще одной потерей, хотя и временной стал Т-14, который еще в апреле во время учений в Южной Балтике получил таранный удар от Т-18 и вышел из строя до 10 декабря.

Тем временем корабли 2-й и 3-й флотилий буквально разрывались между многочисленными заявками на сопровождение транспортов с войсками, танкеров и эскортирование крупных боевых кораблей. В середине августа для артиллерийской поддержки приморского фланга отступающей армии сформировали так называемую «2-ю боевую группу» Кригсмарине, первоначально включавшую тяжелый крейсер «Принц Ойген» и 6-ю флотилию эсминцев. Поскольку по замыслу эсминцам предстояло решать

Т-23 в гавани Хельсинки, 23 августа 1944 г.



самостоятельные огневые задачи, для непосредственного противолодочного и противовоздушного обеспечения крейсера решено было выделить миноносцы. Утром 19 августа «Принц» в сопровождении Т-18 (брейд-вымпел командира 3-й флотилии корветтен-капитана Ферлора), Т-17, Т-19 и временно приданный Т-28 вышли из Готенхафена и направились в Рижский залив. Вечером 3-я флотилия ушла в Либаву и ее сменила 2-я в составе Т-4 (брейд-вымпел корветтен-капитана Пауля), Т-1, Т-8, Т-9, Т-10. В ночь на 20-е соединение вошло в Рижский залив, а с утра начало бомбардировку побережья в районе Тукумса. Воспользовавшись этим мощным огнем валом (в течение дня крейсер выпустил 265 203-мм снарядов) немцам удалось прорвать советскую оборону и встречными ударами с востока и запада захватить город и восстановить сухопутную связь. После этого 2-я флотилия была отпущена в Либаву, но, как выяснилось, ее служба во 2-й боевой группе только началась.

После нарвской трагедии все оставшиеся флотские миноносцы (Т-23, Т-28, Т-33, Т-34, позже — Т-35, Т-36) свели в переформированную 5-ю флотилию, которую возглавил корветтен-капитан Хансен-Ноотбаар. Фактически же участие в боевых действиях до конца года принимали только полностью боеготовые Т-23 и Т-28, который 20—21 августа перешел из Либавы в Хельсинки. Оба миноносца составили подчиненную штабу 9-й дивизии боевую группу, которую теперь было решено не трогать до момента появления советских десантных сил. В результате оба корабля бесцельно простояли в шхерах до момента капитуляции Финляндии. Сообщение о разрыве отношений этой страны с Германией поступило 2 сентября, и на следующий день миноносцы перешли в Палдиски. В ночь на 15 сентября они в составе 6-й флотилии эсминцев прикрывали высадку немецких войск на Гогланд, которая ознаменовала начало войны с бывшим союзником. Одновременно 2-я боевая группа в составе тяжелых крейсеров «Лютцов», «Принц Ойген» и 2-й миноносной флотилии (Т-4, Т-1, Т-5, Т-9, Т-10) находилась перед входом в залив на тот случай, если в противодействие высадке включатся крупные корабли Балтфлота. В течение патрулирования 14—15 сентября в очередной раз проявилась прожорливость миноносцев, которые 14-го числа пришлось отпускать на дозаправку в бухту Тагалахт (о. Сарема), а на следующий день дозаправлять из цистерн «Ойгена». Что

же касается высадки, то она провалилась, и стало окончательно ясно, что немцам в Финском заливе не удержаться.

Тем временем миноносцы типа 35/37 продолжали конвоировать наиболее ценные суда, направлявшиеся в Таллин и из него. Единственной силой, имевшей возможность оказать им противодействие, являлся базировавшийся под Ленинградом 51-й минно-торпедный авиаполк ВВС КБФ, который с 12 сентября начал совершать вылеты в устье Финского залива. Это были крейсерские полеты, совершавшиеся как правило парами лентлизовских «Бостонов», один из которых обычно нес торпеду, а другой бомбы, сбрасываемые топмачтовым методом.* Спустя двое суток имел место первый боевой эпизод, когда Т-8 и Т-12 отразили атаку пары А-20Ж на войсковой транспорт «Мольткефельс». Миноносцам удалось отразить атаку, при этом огнем Т-12 была сбита машина мд. лейтенанта В.М. Соколова, затонувшая со всем экипажем. Перед гибелью топмачтовик успел проштурмовать миноносец (трое легко раненных) и транспорт (перебита противоминная обмотка). Хотя первый бой и завершился в пользу противника, последующие события показали, что немцы недооценили угрозу с воздуха.

В тот же день 3-я флотилия (лидер Т-18, Т-13 и Т-20) получила приказ выйти из Виндавы в устье Финского залива с задачей патрулирования района, через который в это время шли многочисленные немецкие суда, уходившие из портов Финляндии. Выйдя в море, флотилия обнаружила, что помимо немецких транспортов воды Балтики бороздит большое количество мелких эстонских плавсредств, пытающихся вместе с беженцами уйти в нейтральную Швецию. Корветтен-капитан Ферлор счел такие попытки недопустимыми, и либо заставлял суда взять обратный курс, либо принимал беженцев на борт, а плавсредства затопливал. Утром 15-го отряд наблюдал безрезультатную атаку пары «бостонов» на корабли 2-й боевой группы, спустя час другая пара пролетела мимо миноносцев,

* Суть топмачтового бомбометания заключалась в стремлении бомбы, сброшенной с бреющего полета сохранить скорость и направление, имевшееся самолетом-носителем даже после рикошетирувания от водной поверхности. В отличие от бомб, сброшенных с пикирования или горизонтального полета, бомбы топмачтовиков поражали борт судна — нередко в районе ватерлинии или даже ниже ее. Немцы нередко в документах именовали сброшенные этим способом бомбы, как ракетно-бомбы или прыгающие торпеды.

должно быть, выискивая более важные цели. В тот же день между 12.50 и 13.11 три пары А-20Ж 1-го гмтап атаковали шедший из Виндавы в Либаву караван буксиров, конвоируемый Т-17 и Т-19, при этом близким разрывом крупнокалиберной авиабомбы был поврежден корабль-цель «Зальцбург». Вечером главные силы 3-й флотилии ошвартовались в Таллине, где пополнили запасы топлива и утром 16-го снова вышли в море к Аландским островам для прикрытия эвакуации. Одновременно Т-17 и Т-19 получили приказ войти в пролив Южный Кваркен (соединяет Балтийское море и Ботнический залив) и взять на двое суток на себя функцию плавучих маяков для всех судов, идущих из портов Северной Финляндии на юг. Позиция была занята вечером, при этом Т-19 был обстрелян финской береговой батареей, которая, впрочем, быстро прекратила огонь. После этого командование решило отправить корабли флотилии на дозаправку в Либаву, а затем привлечь их к непосредственному охранению конвоев. Планировалось, что 3-я флотилия пройдет 1000 миль 17-узловым ходом, но фактически корабли потребовали дозаправки раньше расчетного срока. Ночью в свежую погоду у Т-18 сломалось крепление цепи правого якоря, и якорь ушел в воду на глубине 80 м. На то, чтобы его выбрать ушло несколько часов, в течение которых было потрачено еще несколько тонн нефти. Теперь миноносцам уже не хватало топлива дойти до Либавы, и их перенаправили в Таллин.

Утром 17-го Т-18, Т-13 и Т-20 находились в точке 59°23' с.ш. и 23°50' в.д., когда обнаружили очередной эстонский кутер с беженцами и остановились для его осмотра. Непосредственно осмотр производил экипаж Т-18, который спустил шлюпку, пришвартовавшуюся к борту эстонца. Два других миноносца находи-

лись рядом, но командир флотилии, несмотря на то, что сам находился на Т-18, не отдал им приказа занять позиции для прикрытия флагмана. Спустя 10 минут ему пришлось пожалеть о своей беспечности — на горизонте показалась пара «бостонов». Т-20, находившийся на большом расстоянии впереди взял под обстрел торпедоносец ст. лейтенанта М.В. Борисова (впоследствии удостоен звания Героя Советского Союза), который сбросил свою торпеду на очень большом удалении и отвернул. Топмачтовик лейтенанта С.П. Пудова устремился к борту Т-18, который попытался дать ход, но не успел этого сделать и потому не слушался руля. Т-13, находившийся сзади и с противоположного от стороны атаки борта ничем не мог помочь флагману. Командиру миноносца обер-лейтенанту Майер-Абих оставалось рассчитывать только на собственные силы. В прошлом он служил 2-м вахтенным офицером на эсминце «Гермес» на Средиземном море и неоднократно принимал участие в отражении воздушных налетов. Самым эффективным способом он считал внезапное открытие огня из всех видов оружия с дистанции примерно 5000 м в момент, когда самолет ложится на боевой курс. Этот прием неоднократно отрабатывался на корабельных учениях и был доведен до автоматизма. Неизвестно, чем бы все закончилось на этот раз, если бы не случайность — стоявший на посту передачи сигналов кадет замешкался, не дернул ручки телеграфа передачи команд зенитной артиллерии и не включил звуковую сирену. Из оцепенения зенитчиков вывел крик самого командира. Новой случайностью не в пользу врага стало то, что носовой «бофорс» имел задержку при стрельбе, а огонь открыли только 37-мм полуавтоматы, да и то, по-видимому, уже после того, как Пудов с дистанции 150—200 м прицельно



Лейтенант С.П. Пудов. В течение двух недель боевых действий в составе 51-го мтап потопил миноносец Т-18, повредил прямыми попаданиями бомб транспорты РО-22 и «Суматра». Погиб в бою 22 сентября 1944 г.

С л е в а: повдвеска ФАБ-250 под топмачтовик А-20 «Бостон»

В н и з у: взрыв и гибель Т-18 (снимок с самолета С.П. Пудова)



сбросил две 250-кг бомбы. Было 7.08, когда обе они попали в корабль. Так как в последующие 30—40 секунд ничего не произошло, Майер-Абих подумал, что бомбы прошли миноносцем навывлет, но тут последовал внезапный взрыв. 37-мм установка и части дымовой трубы были оторваны взрывом и улетели за борт. Корабль разломился по переборке между 1-м и 2-м котельными отделениями и начал тонуть. В течение 7 минут обе его половинки скрылись под водой. С воды было подобрано 98 человек, включая командиров корабля и флотилии, а также находившийся на борту эстонский беженец; 30 человек, главным образом из состава котельной команды и расчетов 37-мм зениток, погибли. Интересно отметить, что потопление миноносца прошло для нашей пары настолько безболезненно, что по возвращению летчики доложили о потоплении тральщика — редчайший случай занижения своего боевого успеха.

В 20-х числах сентября обе флотилии приняли участие в конвоировании крупных конвоев с эвакуируемыми из Эстонии войсками. 20 сентября из Палдиски ушел караван в составе вспомогательного крейсера «Ганза», пяти пароходов, эсминцев Z-28 и Z-25, а также 2-й флотилии миноносцев (T-4, T-5, T-10, T-12). На борту конвоя находилось 23 172 человека, включая 2080 тяжелораненных. В море корабли и суда разделились на несколько групп. T-5 и T-12 конвоировали в Готенхафен транспорта «Вартеланд» и «Минден», когда утром 21-го в 60 милях западнее Либавы их атаковали семь A-20Ж 1-го гмтап. Увы, у одного из торпедоносцев не отделилась торпеда, другой промахнулся, а два из пяти толмачетовиков были вынуждены отвернуть из-за хорошо ложившегося огня T-5. Три остальные машины устремились на «Минден», зенитчики которого оказались настолько парализованы ужасом, что даже не открыли стрельбы. К сожалению, это не стало залогом успеха. Одна из бомб взорвалась в 20 м от борта, другая прошла сквозь дымовую трубу и взорвалась в воздухе по левому борту, а остальные перелетели через судно. Один из находившихся на борту «Миндена» солдат погиб, 12 получили тяжелые ранения, но судно уцелело. Наша сторона потерь от оборонительного огня не понесла.

Тем временем корабли 3- и 5-й флотилий находились в Таллине. Чтобы затруднить противнику быстрый выход из залива в ночи на 20-е и 21-е T-23 и T-28 совместно с минными заградителями «Линц» и «Бруммер» выставили северо-

восточнее порта минное заграждение «Нилхорн». Вернувшись на рейд Таллина, они в числе прочих кораблей днем 21-го попали под удар советских штурмовиков, повредивших плавбазу «Неттельбек» (бывший тральщик M-538) и сторожевик V-1611. Утром 22-го оставшиеся немецкие войска погрузились на суда (последний караван насчитывал около 60 вымпелов), которые взяли курс на запад. Последний конвой в числе прочих кораблей охранения сопровождали T-20, T-13, T-17, T-19, покинувшие рейд в 8 часов утра, в то время как флотские миноносцы задержались в Таллине, выполняя приказ командования по разрушению береговых объектов (в частности, T-23 40 снарядами расстрелял портовую электростанцию). Впоследствии эта парочка также присоединилась к конвою и утром 23 сентября прибыла в Готенхафен. Пока она была занята в Таллине, караван попал под удар ВВС Балтфлота — 23 Пе-2 и 30 Ил-2 — однако, благодаря массированному огню многочисленных тральщиков, сторожевиков и миноносцев все корабли и суда смогли избежать прямых попаданий. На T-13 и T-19 имелись осколочные повреждения, а на последнем еще и легкораненные. К концу месяца в этой флотилии в строю остался только один T-17. 2-я флотилия также понесла эксплуатационные потери. 22 сентября в северную часть Балтийского моря для встречи последних судов из Ботники в составе 2-й боевой группы в море вышли T-1, T-8 и T-9. В пути группа получила сообщение, что в районе Виндавы торпедоносцем 1-го гмтап потоплен транспорт «Муро» с эвакуируемыми. Все три миноносца были отправлены для участия в спасательной операции, но в пути на T-9 обнаружили неисправность в машине, и он ушел в Либаву. Два остальных корабля приняли участие в спасательных работах — в общей сложности с «Муро» было спасено 582 человека, а 655 погибло — но после этого и их механизмы вышли из строя. Спустя сутки T-1 и T-8 все-таки смогли выйти в море, чтобы встретить в море прошедшие через Южный Кваркен суда и сопроводить их в Данциг.

Бурный октябрь

Главные события последнего квартала 1944 года на Балтике развернулись у побережья Курляндии. 10 октября советская армия вышла к Балтийскому морю севернее Мемеля, отрезав крупную группировку германских войск. Впоследствии и сам Мемель был полностью бло-

кирован с суши, но немцам, не в последнюю очередь благодаря 2-й боевой группе, удалось удержать вокруг него небольшой плацдарм. Большую помощь оказал германский флот и войскам, оборонявшим полуостров Сырве (о. Сарема). В ходе этих событий столкновения с советской авиацией стало обычным явлением, и нет возможности описать ход и исход всех боев. Причем следует отметить, что миноносцы подвергались ее атакам не только в море при эскортировании крупных кораблей и конвоев, но и в портах, куда они заходили пополнить запасы топлива, в первую очередь в Либаве. Впрочем, расскажем обо всем по порядку.

Группа в составе Т-23 и Т-28 перешла в распоряжение «Адмирала восточной Балтики» вице-адмирала Бурхарди, по заданию которого она занималась обстрелом наступающих советских войск в наиболее горячих точках фронта. 2 октября каждый из кораблей сделал по 100 залпов по фронту восточнее Риги. 5 октября миноносцы произвели разведку восточного побережья Рижского залива, снова обстреляли советские войска и на следующий день ушли в Либаву. Здесь они встретились со 2-й флотилией (Т-4, Т-1, Т-3, Т-5, Т-8, Т-9, Т-10), которая прибыла для эскортирования госпитальных судов (бывших океанских лайнеров) «Берлин» и «Штойбен», и 10 октября приняли участие в отражении крупного налета на порт. Суда в Либаве атаковали 23 Пе-2 из 12-го гвардейского авиаполка пикирующих бомбардировщиков, но из-за сильного зенитного огня и истребительного противодействия успеха им добиться не удалось. На «Штойбене» погиб один и было ранено 8 человек, а Т-5, Т-9 и Т-10 получили осколочные повреждения бортовых топливных цистерн. Только пилоты Люфтваффе доложили о 24 воздушных победах, а миноносцы о двух или трех сбитиях, что на практике обернулось в семь потерянных Пе-2 и два Як-9. Интересно отметить, что оба лайнера все-таки вписали свои имена в историю отечественного флота. «Штойбен» в феврале 45-го стал громким успехом подводной лодки С-13 Александра Маринеско, а «Берлин» в 1986 году уже под именем «Адмирал Нахимов» стал не менее громкой катастрофой.

Между полуднем 11-го и полуднем 12 октября 2-я боевая группа, куда кроме «Ойгена», «Лютцова» и трех эсминцев входила 3-я флотилия (Т-13, Т-16, Т-20, Т-21), бомбардировала советские позиции у Мемеля. Нашлась работа и для миноносцев — утром 12-го группа попала

под удар четверки «бостонов» 51-го мтап и только сильнейший зенитный огонь позволил избежать попаданий. При этом Т-13 и Т-21 пришлось уклоняться от торпед. Одна из четырех наших машин — младшего лейтенанта Зборовского — оказалась потеряна. Согласно наблюдениям других пилотов она зацепилась крылом за мачту «сторожевого корабля», согласно немецким — была сбита зенитным огнем «Принца Ойгена». После этого 2-я боевая группа вернулась в Готенхафен. Вместо нее 13 октября Т-23 и Т-28 обстреляли советские позиции между Мемелем и Либавой, выпустив 480 снарядов. Корабли вернулись в порт, где вечером 14-го снова попали под удар советской авиации. И вновь пострадали оказавшиеся в порту миноносцы 2-й флотилии. На Т-4 осколками было тяжело ранено три человека, два из которых позднее скончались на борту «Штойбена». Новый визит 2-й боевой группы в район Мемеля состоялся утром 14 октября, когда сюда прибыл «Принц» в сопровождении Z-35, Т-21, Т-13 и Т-19. После полудня к ним присоединились «Лютцов», Z-36, Т-16 и Т-20. В течение суток тяжелые корабли выпустили 519 снарядов главного калибра, на этот раз без какого-либо противодействия с советской стороны. Правда, без повреждений не обошлось — при возвращении в Готенхафен «Принц Ойген» чуть не протаранил насквозь легкий крейсер «Лейпциг», сам повредив себе носовую часть. Лучший корабль 2-й боевой группы вышел из строя, и снова отдуваться за это пришлось флотским миноносцам, которых по праву можно было бы назвать «3-й боевой группой»*. 15-го они бомбардировали советские позиции южнее Либавы, а 22-го — на полуострове Сырве. В последнем случае в течение утра оба корабля расстреляли все содержимое своих артиллерийских погребов и днем вернулись в Либаву, где попали под удар 35 Пе-2. Советским самолетам удалось поразить бомбой парокорпус «Диденхофен», легко повредить другой, а также нанести некоторые повреждения другим кораблям, среди которых оказался и Т-23. Близкий разрыв 250-кг бомбы изрешетил борт осколками, три члена экипажа получили ранения. Несмотря на это, миноносцы приняли последние остававшиеся в Либаве 105-мм снаряды и утром снова обстреляли Сырве. Лишь после этого Т-23, на котором вышел из строя гирокомпас, и Т-28 с не-

* 1-я боевая группа в составе «Тирпица» и эсминцев 4-й флотилии находилась в Северной Норвегии.

подводками в машинном отделении были отпущены на ремонт в Готенхафен.

На смену им снова пришла 2-я группа. Единственный оставшийся в строю крейсер «Лютцов» непосредственно охраняли Т-13, Т-19 и Т-21. 23 октября соединение в последний раз бомбардировало район Мемеля, а на следующее утро прибыло к Сырве, где к нему присоединились Т-23 и Т-28, игравшие на этот раз исключительно роль кораблей охранения. Обстрелы, производившиеся в два предыдущих утра флотскими миноносцами, настолько разозлили советское командование, что ответный удар крупными силами авиации последовал практически незамедлительно. В 8.30 утра находившиеся на небольшом удалении от берега эсминцы Z-35 и Z-28 были атакованы 10 штурмовиками Ил-2, которые смогли добиться пяти прямых попаданий в последний, нанеся ему серьезные повреждения. Спустя два часа последовала атака девяти штурмовиков на группу «Лютцова». На этот раз немецкое соединение уже было прикрыто истребителями, которые помешали прицельно сбросить бомбы. Тем не менее, один из «иллов» многократно прошел пушечным огнем борт Т-13, а сам миноносец с трудом уклонился от сброшенных бомб. Пять человек получили ранения на крейсере. Спустя 40 минут последовала новая атака, на этот раз шести Ил-2, после которой командир группы вице-адмирал Тиле счел огневые задачи выполненными и лег на курс отхода. Этот бой стал определенным уроком для противника, который теперь старался не вводить крупные корабли в зону действий нашей авиации в дни с летной погодой без крайней на то необходимости.

Естественно, это никак не распространялось на корабли 2-й флотилии, занятые сопровождением конвоев. Им приходилось регулярно сопровождать суда в Либаву — главный порт снабжения курляндской группировки. Утром 27 октября войска 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов перешли в решительное наступление с целью ликвидации группы армий «Север» и в тот же день в порт прибыл крупный конвой, сопровождавшийся Т-4, Т-1, Т-3, Т-5, Т-8 и Т-12. Наше командование предпринимало недвужинные усилия, чтобы блокировать пути подвоза, нанося по порту все новые и новые массированные удары. В тот день суда атаковали 30 Пе-2 и 24 Ил-2, которым удалось потопить танкер «Вакуум» (622 брт), взорвать склад с боеприпасами и серьезно повредить два транспорта.

28-го налет был повторен еще большими силами — 24 пикировщиками и 48 штурмовиками, которым удалось повредить два парохода, один из них тяжело. Миноносцы приняли активное участие в отражении обоих налетов, чем должно было привлечь на себя внимание советского командования, выделившего для их подавления во втором случае некоторый наряд сил. Больше всех пострадал Т-8, на котором в результате близкого разрыва тяжелой авиабомбы вышли из строя две машины и ряд вспомогательных механизмов, из-за чего скорость упала до 21 узла. Два члена экипажа погибли, пять получили ранения. Ремонт корабля затянулся до 21 ноября. Т-3 и Т-12 пострадали от осколков, причем на Т-3 было ранено до десятка моряков. Вслед за этим миноносцы ушли из порта, что позволило им избежать очередного массированного налета днем 30 октября.

Гибель Т-34

После всех этих потерь и повреждений состав всех трех флотилий настолько сократился, что с трудом обеспечивал решение всех поставленных задач. В начале ноября в строю 2-й оставались только Т-1, Т-3, Т-5 и Т-12, 3-й — Т-13 (на нем устанавливалась ГАС), Т-16, Т-17, Т-19, Т-20 и Т-21. Т-17 и Т-20 решили временно перевести во 2-ю флотилию, но в последний момент решение изменили, и корабли вместе с Т-33 отправили в распоряжение «Адмирала Скагеррака», где им предстояло сопровождать войсковые конвои между Норвегией и Данией — германскому командованию срочно требовались войска для закрытия брешей на Восточном фронте. Интересно отметить, что выбор командования пал именно на эти миноносцы потому, что они до сих пор не были оснащены гидролокаторами, которые в Скагерраке не требовались. Вышедшие из ремонта 7 ноября Т-23 и Т-28 на следующий день перешли в Либаву, где вновь вошли в состав группы артподдержки, правда до 19 ноября в обстрелах они не участвовали.

Необходимость наличия гидролокаторов объяснялась попыткой блокировать Либаву подводками, предпринятой советским командованием с середины октября вплоть до конца 1944 года. Сопровождаемым миноносцами конвоям не раз приходилось пересекать их позиции, что регулярно приводило к контактам. Так вечером 1 ноября Т-3 обнаружил сближавшуюся для атаки Ш-318, загнал ее под воду и безрезультатно сбросил 8 глубинных бомб.

Рекорд самой непродолжительной карьеры установил Т-34 (капитан-лейтенант барон фон Лютиц). Всю осень корабль неспешно занимался циклом боевой подготовки в западной Балтике, но война нашла его и здесь. Днем 12 октября Т-33 и Т-34, осуществлявшие учебные стрельбы по кораблю-цели «Гессен», были обнаружены советской подлодкой «Лембит». Ее командир капитан 3 ранга А.М. Матиясевич опознал бывший миноносец как легкий крейсер типа «Нюрнберг» и на протяжении часа выходил на него в атаку, которая в конечном итоге не удалась из-за резкого изменения курса ничего не подозревавшими кораблями. Утром 20 ноября Т-34, вновь занимавшийся учебными стрельбами по «Гессену», подорвался на mine северо-восточнее мыса Аркона (о. Рюген). Взрыв оторвал его кормовую оконечность, корабль лег на левый борт и перевернулся. Далее последовал взрыв котлов, вслед за чем миноносец затонул за шесть с половиной минут с 55 членами экипажа на борту. Кроме того, погибло 2 офицера и 22 матроса артиллерийской школы. Поскольку подрыв произошел в точке моря с глубиной более 40 метров, германское командование сразу предположило, что миноносец погиб на якорной мине. Мины принадлежали подводному минному заградителю Л-3 (капитан 3 ранга В.Н. Коновалов, впоследствии Герой Советского Союза) и были выставлены еще 11 октября. Интересно отметить, что вечером 14 ноября на этой же банке подорвалось и получило тяжелые повреждения учебное парусное судно «Альберт Лео Шлагетер». Т-34 принимал участие в сопровождении поврежденного парусника, не подозревая, какая судьба ожидает его самого. После взрыва на «Шлагетере» германское командование посчитало, что оно торпедировано подводной лодкой или подорвалось на плавающей мине, и хотя на всякий случай закрыло прилегающий район для плавания, тралением его не проверяло, очевидно, из-за отсутствия свободных тральщиков. Спустя несколько дней район был вновь открыт, что и привело к гибели миноносца.

Последние бои за Сырве

В 12.00 18 ноября 1944 г. части 109-го стрелкового корпуса 8-й армии Ленинградского фронта, после двухчасовой артиллерийской подготовки перешли в наступление и сразу же прорвали оборону противника на Сырве. Сначала у германского командования еще сохранялась



надежда удержать свои позиции, но для этого требовалось срочное вмешательство кораблей Критсмарине. На их прибытие требовалось время, поэтому первой в действие была введена группа флотских миноносцев. Днем 18-го сразу после получения известий о начале наступления она перешла из Либавы в Виндаву, где приняла на борт группу артиллерийских корректировщиков и ночью вновь вышла в море. Утром корабли вошли в Рижский залив и направились к восточному побережью полуострова. Исходя из опыта предыдущих боев, советское командование предполагало вмешательство кораблей неприятеля и постаралось подготовить им достойную встречу. В 7.03 — спустя всего 8 минут с того момента, как Т-23 и Т-28 открыли огонь по берегу — ответную стрельбу начала 122-мм береговая батарея №272 КБФ. Наши артиллеристы за 25 минут с дистанции 69—95 кбт. выпустили по противнику 117 снарядов и отметили два попадания, но по немецким данным ближайший снаряд взорвался в кильватерной струе в 50 м от Т-23. Тем временем к месту боя подошел 5-й отряд морских бронекатеров (БК-511, БК-512, БК-513, БК-518), который в 7.13—7.43 сделал еще 60 выстрелов по врагу. С миноносцев противник был опознан как торпедные катера, что заставило немедленно перенести на них огонь. «Шхерные мониторы», поняв, что перед ними миноносцы, закрылись дымзавесой и отошли на север. Немцы, в свою очередь, столкнувшись со столь энергичным противодействием, тоже отошли мористее и продолжили бомбардировку. Несмотря на то, что было выпущено около 300 снарядов, вряд ли она оказалась эффективной — из-за отказа радиосредств миноносцам так и не удалось установить радиосвязь с сухопутным штабом, по заявкам которого они должны были действовать. Настоящие же проблемы начались, когда к

Т-34 на испытаниях в Балтийском море, лето 1944 г. Насколько известно, это единственная сохранившаяся фотография корабля

Два миноносца 3-й флотилии в море; слева — Т-21. Обращает на себя внимание отсутствие на нем радиолокатора



месту событий прибыли советские штурмовики. Несмотря на низкую облачность, дымку и снежные заряды первая же атака пяти Ил-2 7-го гшав в 8.25 завершилась успехом — летчикам удалось положить свой бомбовой груз настолько близко к левому борту Т-28, что корабль получил множественные осколочные повреждения ниже ватерлинии. Вода поступила в топливную цистерну №3.2, осколками был поврежден надводный борт III, IV и V отсеков, кормовой торпедный аппарат, ранено семь моряков, в том числе трое тяжело. В последующие часы миноносцы приняли участие в отражении еще нескольких налетов, но они не были направлены непосредственно против них. Наконец, в 10.23 группа, расстрелявшая к тому времени большую часть боезапаса, включая снаряды к зениткам, получила приказ возвращаться в Виндаву. На отходе в 11.05 ее снова атаковали две группы штурмовиков по 4 и 6 машин соответственно. И снова бомбы разорвались у самого борта, на этот раз Т-23. Повреждения получила кормовая генераторная станция, а из-за сильной вибрации валопровода и повреждений паропровода осколками одну машину пришлось остановить. Топливо из пробитых бортовых цистерн начало поступать в трюм, пять человек получили ранения. При этом противнику удалось сбить зенитным огнем машину лейтенанта Орлова из 35-го шап (возможно этот успех на счету тральщика М-328, который шел в Виндаву вместе с миноносцами). Этого урока оказалось достаточно — немецкое командование вернуло миноносцы в Либаву, откуда они ушли в Готенхафен. Ремонт и работы по усилению зенитного вооружения на них продолжались с 21 ноября по 3 декабря.

На смену флотским миноносцам пришла 2-я боевая группа, образованная вокруг вернувшегося из ремонта «Ойгена». Эскорт крейсера традиционно составляла 3-я флотилия (Т-21, Т-13, Т-16, Т-19), в то время как эсминцы Z-35, Z-36 и Z-43 решали самостоятельные огневые задачи. Как обычно, группа крей-

сировала на большом удалении от западного побережья Сырве и из-за плохих метеоусловий не подверглась нашему воздействию. В течение 20 и 21 ноября крейсер расстрелял почти все содержимое погребов, после чего в сопровождении эсминцев ушел в Готенхафен. Несмотря на поддержку с моря немецким частям не удалось удержать свои позиции и с полудня 21 ноября бухта Мынту — единственная якорная стоянка, через которую осуществлялась снабжение войск на полуострове — оказалась в радиусе обстрела советской артиллерии. Именно в силу этого обстоятельства было принято решение под прикрытием огня 2-й боевой группы эвакуировать гарнизон Сырве. На смену «Принцу» утром 21-го в море вышел тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» в сопровождении Т-3 и Т-12. По замыслу, вечером эту пару должна была сменить отпущенная на дозаправку в Либаву 3-я флотилия, но жизнь спутала эти планы. Днем 21 ноября на Т-21 произошла авария в котельном отделении, а Т-19 получил повреждения в борьбе со свежей погодой. Кроме того, утром 20-го на входе в Либаву подорвался на донной мине транспорт «Вартеланд», что потребовало задержать корабли на время протраливания фарватера.

Командование решило заменить Т-19 и Т-21 на Т-5 (брейд-вымпел командира 2-й флотилии) и Т-9, которые в это время очутились в Либаве после сопровождения очередного конвоя. Днем 21 ноября оба этих миноносца принимали участие в спасении экипажа транспорта «Фузилер», который утром 20-го сел на мель между Мемелем и Либавой, после чего был добит советской полевой артиллерией и штурмовиками. Из-за волнения в 5—8 баллов миноносцам удалось спасти всего трех членов экипажа транспорта, при этом затонул катер с Т-9 (несколько матросов погибло) и получил серьезные повреждения катер Т-5. В 6.30 22 ноября Т-5, Т-9, Т-13 и Т-16 вышли в море, но вскоре были вынуждены вернуться в Либаву из-за непрекращающегося шторма.

Здесь экипажи стали очевидцами очередного массированного налета, предпринятого 36 Ил-2 11-й шад. Две бомбы попали в парход «Аделе Трабер», но из числа миноносцев пострадал только неуступчивый Т-21 — пушечно-пулеметным обстрелом на нем был убит один матрос, два получили тяжелые и несколько легких ранения. Впрочем, это не помешало Т-21 и Т-19 тем же вечером убить из Либавы в составе эскорта очередного конвоя. Все это время «Шеер» вел огонь по Сырве, по существу не имея нормального охранения, выпустив за день 143 283-мм и 347 150-мм снарядов. Правда, эффективность его огня не могла быть высокой, поскольку на корабле не было ни группы артиллерийских корректировщиков, ни даже сухопутной карты полуострова, по которой осуществлялся вызов огня. Корректировочная группа, находившаяся на «Ойгене» перешла на миноносцы 3-й флотилии и была доставлена на «Шеер» только рано утром 23 ноября, когда миноносцы наконец-то смогли вступить в его охранение (Т-3 и Т-12 еще вечером 22-го убыли на дозаправку в Либаву). Интенсивность и точность огня после этого многократно выросли, тем более что «Шеер» подошел к берегу на 5 миль. За день крейсер выпустил 480 тяжелых и 523 среднекалиберных снаряда, что в свою очередь вызвало ответную реакцию советской стороны. Она привела к крупнейшему бою между советской авиацией и крупными кораблями Кригсмарине за всю кампанию 1944 года.

Сначала между 7.30 и 8.30 с дистанции 80—92 кбт соединение подверглось обстрелу 122-мм береговой батареи №273 (выпущено 65 снарядов), но попасть нашим артиллеристам не удалось. Конеч обстрела совпал по времени с первым воздушным налетом, который заставил 2-ю боевую группу отойти в район юго-западнее мыса Церель. В этот момент Т-5 занимал позицию в ордере ПВО впереди крейсера. Т-13 и Т-16 с правого, а Т-9 с левого борта. Сначала в 08.20 отряд атаковала четверка Ил-2. В результате близких разрывов авиабомб со взрывателями замедленного действия на Т-13 появилась вибрация в корме, на Т-16 — осколочные пробоины в VII и IX отсеках. Кроме того, на этом же корабле после нескольких выстрелов вышел из строя 40-мм «бофорс», что сильно ослабило мощь его зенитного огня. На выходе из атаки звено штурмовиков было перехвачено «фоке-вульфами», которые сбили два «ила» и повредили оба «яка» воздушного эскорта. Затем в 9.15 последовала

атака шестерки Ил-2. Поскольку соединение к тому времени легло на обратный курс, нападению подверглись занимавший место в ордере со стороны суши Т-9 и Т-5. Несмотря на контратаку немецких истребителей, несколькими «илам» удалось сбросить бомбы недалеко от Т-5, в результате чего вышел из строя умформер переменного тока.

Тем временем на поле боя прибыли дежурные группы советских самолетов, поднятые в воздух после обнаружения и идентификации крейсера. Сначала, в 10.00 «Шеер» атаковала восьмерка Пе-2. Ввиду того, что корабельное соединение имело истребительное прикрытие, ведущий группы принял решение сбросить бомбы (по 2 ФАБ-250 и ФАБ-100 на каждой «пешке») с горизонтального полета, в просветы между облаками с высот от 2200 до 3000 м. По возвращению на аэродром экипажи доложили об одном попадании в крейсер, чего, однако, не подтвердила ленд-лизская фотоаппаратура.

Спустя пять минут броненосец атаковали три А-20Ж 51-го полка. Германский историк Каюс Беккер описывает данный эпизод со слов очевидцев весьма живописно: «Адмирал Шеер» начал борьбу, как огромный дикий кабан, отбивающийся от своры охотничьих собак. Начался невероятный, потрясающий танец. Торпеды, хорошо различимые по следу, каждый раз проходили мимо корабля, описывающего циркуляции на большой скорости, а вокруг рвались бомбы...» Описание лишь наполовину соответствует действительности — на этот раз «Бостоны» атаковали противника способом топмачтового бомбометания. Крейсер яростно оборонялся, используя против самолетов даже артиллерию главного калибра. Водяные столбы, поднимавшиеся от разрывов тяжелых снарядов, значительно затруднили прицеливание бомб. Атака тройки А-20 вызвала восхищение противника из-за той смелости, с которой группа сблизилась с изрыгающими зенитные трассы немецкими кораблями. И все же сброшенные самолетами 3 ФАБ-500 и 3 ФАБ-250 в цель не попали, хотя экипажи настаивали на том, что одна «пятисотка» поразила миноносец в носовую часть (видимо, имелся в виду стоявший на пути топмачтовиков Т-9). Большую роль в срыве атаки сыграли FW-190 54-й эскадры. Они атаковали ударное звено еще на подлете, в скоротечном бою отсекали истребители сопровождения и сбили один из четырех Як-9. Видимо по причине именно этой атаки

сорвалось взаимодействие наших топмачтовиков и пикирующих бомбардировщиков. Один из «Бостонов», получивший повреждения от зенитного огня потерпел аварию при посадке. Потери немцев по советским данным составили три «фоккера» (по немецким данным за весь день прикрывавшая корабли истребительная авиагруппа III/JG54 потеряла только два «фоке-вульфы»). Крейсер возобновил огонь по берегу, но спустя 35 минут подвергся удару очередной группы из шести штурмовиков Ил-2 7-го гвардейского полка. В общей сложности они израсходовали 4 ФАБ-250, 16 ФАБ-100 и 14 РС-82, однако снова не смогли «дотянуться» до главного противника. По донесению, одной ФАБ-250 был потоплен миноносец, но на самом деле сброшенные бомбы упали в 20—30 м от Т-13, изрешетив ему надстройки и спасательную шлюпку. Один матрос был тяжело ранен. В 12.15 истребительное прикрытие германской эскадры улетело на заправку, а на замену ему никто не прибыл. Возвращение «фокке-вульфов» совпало с ударом главных сил 9-й штурмовой авиадивизии.

Первыми в 13.42 в атаку вышли восемь Ил-2 7-го гшп. В их задачу входило подавление расчетов ПВО крейсера и миноносцев охранения. Гвардейцы снова показали отменное мужество и мастерство. Израсходовав 32 ФАБ-100 и 29 «эрэсов» они доложили о двух бомбовых попаданиях: одном в крейсер и одном в миноносец, после чего якобы наблюдали возгорания на обоих вражеских кораблях. Спустя две минуты начался удар главных сил атакующей волны — трех звеньев Пе-2. В полете группа потеряла свое истребительное прикрытие (8 Ла-5) и ведущий, подозревая близкое присутствие истребителей противника, вновь не решился пикировать. Сброшенные с высоты 3000 м 18 ФАБ-250 и 18 ФАБ-100 откровенно легли в «молоко». У бортов немецких кораблей поднялись фонтаны воды, вокруг свистели осколки. В 13.46 завершающий удар по «Адмиралу Шееру» нанесла эскадрилья 35-го шп в составе семи Ил-2 под прикрытием шести Як-7. Крейсер и три миноносца следовали курсом 250—260 градусов со скоростью 8—10 узлов. Летчики сбросили на корабли группы 28 ФАБ-100 и доложили об одном попадании в крейсер и двух в миноносец. В действительности, германская сторона подтверждает за все время этого массированного налета лишь попадание одной из малокалиберных бомб (возможно РС) в бак «Адмирала Шеера».

К сожалению, при этом уточняется, что бомба взорвалась сразу при ударе, сыграв тем самым роль обычного осколочного боеприпаса. Повреждения от нее оказались крайне незначительными. Из миноносцев пострадал лишь Т-16, на котором близкие разрывы бомбы вызвали течи в трубопроводах, а осколки срезали несколько антенн. Наиболее серьезной потерей стал сбитый советскими истребителями бортовой корректировщик «арадо». На этом воздушные атаки прекратились.

В 17.23 вице-адмирал Тиле отпустил миноносцы на заправку в Либаву. «Шеер» оставался в море один до утра 24-го, когда в его охранение снова должны были вступить Т-3 и Т-12 (фактически они в охранение так и не вступили — были перенацелены командованием на буксировку потерявших ход паромов Зибеля с эвакуированными с Сырве солдатами). Это был не первый и не последний случай, когда пресловутая прожорливость миноносцев 35/37 года ставила конвоируемые корабли в затруднительное положение — легко представить, чем могла бы закончиться встреча тяжелого крейсера с советскими подлодками этой ночью. тем более, что одна из них (Щ-309) имела такую задачу.

Возвращаясь же к итогам воздушно-морского сражения 23 ноября, отметим, что в течение дня соединение отразило атаки трех А-20, 17 Пе-2 и 31 Ил-2, не понеся при этом серьезных потерь. Правда, при этом и сами корабли не смогли сбить ни одного самолета, что ясно подчеркивает заслуги истребителей воздушного эскорта. К сожалению, помимо слабости зенитного вооружения немецких кораблей бои выявили еще и недостаточную подготовку наших летчиков, отсутствие взаимодействия между группами и несовершенство тактических методов. Топмачтовики А-20 нападали небольшой группой с одного направления, а пикирующие бомбардировщики Пе-2 сбрасывали бомбы с горизонтального полета. Наиболее устойчивые к вражескому зенитному огню штурмовики Ил-2 в силу конструктивных особенностей и отсутствия бомбардировочного прицела не могли эффективно бомбить ни с горизонтального полета, ни с пикирования, а метод топмачтового бомбометания в частях штурмовой авиации тогда еще не нашел большого распространения. В результате, почти все потери и повреждения немецких кораблей происходили в результате близких разрывов авиабомб, значительная часть из кото-

рых, начиная с осени 44-го, стала использоваться со взрывателями замедленного действия — в противном случае, по-видимому, не было бы даже таких результатов. В оперативном же плане исход боев оказался в пользу советской стороны — в ночь на 24-е полуостров Сырве был полностью очищен от противника. С этого момента единственным горячим участком на фронте группы армий «Север» оставался сам Курляндский полуостров, где советская сторона раз в месяц проводила очередное крупное наступление. К счастью для штаба Кригсмарине в их отражении армия справлялась без непосредственной помощи флота. Воспользовавшись этим, штаб 26—30 ноября отправил оставшиеся миноносцы 3-й флотилии в распоряжение «Адмирала Скагеррака».

И действительно, декабрь 44-го по сравнению с ноябрем прошел гораздо спокойней. Отремонтированные Т-23 и Т-28 11—12 декабря приняли участие в неудачной попытке выставить в устье Финского залива минное заграждение «Нил», когда на своих же минах были потеряны эсминцы Z-35 и Z-36.* После этого корабли до конца месяца безвылазно находились в Готенхафене. 2-я флотилия, в составе которой в первой половине декабря в исправном состоянии находились только Т-1, Т-3, Т-5 и Т-10, продолжала водить конвои в Либаву.

В ночь на 15-е очередной конвой пришел в порт в сопровождении Т-1, Т-3 и Т-10. Накануне днем Либава подверглась двум массированным ударам ВВС КБФ и 3-й воздушной армии 1-го Прибалтийского фронта, стоявших больших потерь и оборонявшимся и нападавшим. Казалось, после этого советская авиация возьмет тайм-аут, но все получилось наоборот. Между 11 и 12 часами сначала аэродром Либавы, а затем акватория подверглась налету пяти волн самолетов 3-й воздушной армии (135 ударных машин и 162 истребителей), сумевших тяжело повредить транспорта «Танга» и «Лаппланд», а также потопить буксир «Вега». Число кораблей и плавсредств, получивших повреждения меньшей тяжести оказалось намного большим. Среди миноносцев наиболее серьезно пострадал Т-10, у которого близким разрывом тяжелой авиабомбы были сильно повреждены руль и корпус в подводной части. Полностью заделать пробоины не удалось и с поступлением воды приходилось постоянно бороться при помощи помпы. Также повреждения получили радиорубка и топливные цистерны. На Т-1 осколки бомб изрешетили левый борт (в т.ч.



Т-10 в водах Восточной Балтики, конец 1944 — начало 1945 гг.

ниже ватерлинии), мостик и надстройки. порвали противоминную обмотку и радиоантенну. Правда, ответным огнем спаренного 20-мм автомата миноносец смог сбить бомбардировщик, упавший в поле зрения корабля. Из экипажей Т-3 и Т-10 три человека погибли и семь получили ранения.

После возвращения в Готенхафен наиболее пострадавший Т-10 поставили в плавучий док №4 концерна «Дойче Верке». Ночью 18 декабря на город совершили налет 236 британских тяжелых бомбардировщиков, сбросивших 824 т бомб. В этот момент в порту и прилегающих к нему судоремонтных предприятиях находились девять миноносцев (Т-1, Т-3, Т-8, Т-10, Т-11, Т-14, Т-23, Т-28 и Т-36), но, несмотря на ковровое бомбометание, пострадал лишь один — Т-10. В 22 часа одна из бомб попала в док, в результате чего тот опустился на дно гавани с креном на левый борт. Находившийся в нем Т-10 соскочил с кильблоков и лег надстройками на стенку дока, после чего в образовавшийся промежуток угодило еще несколько бомб, нанеся дополнительные повреждения кораблю. Оказались разорванными кабели и трубопроводы, соединявшие миноносец с берегом, из-за отсутствия энергии стало невозможно использовать помпы. Вода затопила оба котельных отделения, носовое турбинное и 9-й отсек. Чтобы освободить корабль, командир Т-10 капитан-лейтенант Брунк распорядился притопить кормовую часть дока, но тот внезапно переломился. Носовая часть миноносца оказалась на плаву, в то время как корма осталась в доке. Несмотря на усилия подошедшего спасательного судна, вода прибывала. 19 декабря в 3.13

* Подробности этого события изложены авторами в книге «Немецкие эсминцы Второй мировой», вышедшей в данной серии в 2007 г.



Т-28 на Балтике, начало 1945 г. На месте кормового проектора установлена антенна РЛС FuMO-63

Брунк отдал команду оставить корабль, в 3.20 Т-10 затонул на мелководье — кормовая оконечность, мостик и труба торчали над водой. Судоподъемные работы были начаты, но завершить их в условиях стремительно рушившегося фронта не удалось.

Последние месяцы

В связи с массовым уничтожением немцами своих документов в конце войны, о боевой деятельности их флота известно немного. Но и этого достаточно, чтобы утверждать, что она не только не сократилась в объеме, но наоборот увеличилась. Несмотря на все увеличивавшееся по силе противодействие, германские корабли, в частности миноносцы, в основном справлялись с поставленными задачами. К числу последних по-прежнему относились поддержка приморского фланга своей армии, эскортирование крупных боевых кораблей и конвоев. 3-я флотилия в течение всех месяцев по-прежнему действовала в Скагерраке, а 2-я и 5-я — в восточной части театра. Строгое разделение флотилий по роду решаемых задач отсутствовало, хотя ми-

Т-28 и учебный линкор «Шлезия» в Данцигской бухте, начало 1945 г.



ноносцы 35/37 годов в силу слабости своего артвооружения привлекались к стрельбе по берегу крайне редко.

Первый раз в составе 2-й боевой группы в 1945 году миноносцы действовали 29 января, когда Т-23 и Т-33 сопровождали «Принц Ойген» в район Кранца (ныне Зеленоградск Калининградской обл.), где он огнем своих орудий обеспечивал прорыв частей 28-го армейского корпуса, отступавшего по Куршской косе из Мемеля. Каждый день корабли выходили из Готенхафена, крейсер выполнял огневые задачи, а вечером возвращались назад. Выходы повторялись 30 и 31 января, а 2, 6, 7-го (Z-25, Т-23), 4 и 5 февраля (Т-33 и Т-28) обстрел велся эсминцем и миноносцами самостоятельно. При этом корабли оказались в пределах позиции нашей подлодки Л-3, имевшей приказ атаковать силы противника, обстреливающие Кранц. 2 февраля командиру подлодки Коновалову не удалось сблизиться с целью из-за малых глубин, но утром 4-го лодка произвела по миноносцам трехторпедный залп. Увы, торпеды прошли мимо и взорвались на берегу. Миноносцы контратаковали подлодку, сбросили на нее 28 глубинных бомб, но не смогли нанести даже легких повреждений. После окончания бомбардировки они продолжили преследование, но не смогли выйти на след Л-3, которая спокойно отошла в море.

Начиная с 6 февраля немецкие корабли начали поддерживать войска огнем, уже не выходя за пределы Данцигской бухты. 30 января в результате прорыва немецкого фронта в ходе Висло-Одерской операции советские войска заняли Эльбинг, после чего продолжали развивать наступление вдоль восточного берега залива Фриш-хаф в направлении Кенигсберга. Между 6 и 10 февраля огонь по ним по очереди вели тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер» и «Лютцов», обеспечивавшиеся Т-23, Т-28, Т-33 и Т-8. 18—20 февраля «Шеер» в сопровождении Т-23, Т-28 и Т-35 вел огонь из района Пиллау по советским войскам на Земландском полуострове. В ходе этих боев соединение отразило несколько атак советской авиации, но осуществлявшие их сухопутные летчики не проявили должной настойчивости и успеха не добились. 23 февраля Т-28, Т-35 совместно с Z-38 и Z-43 вошли в Кенигсбергский морской канал и продолжили бомбардировку оттуда. Воспользовавшись созданным ими огнем шитом, немцы нанесли удар и восстановили сухопутную связь между Кенигсбергом и Пиллау, что отсрочило

падение столицы Восточной Пруссии на полтора месяца. В последующие дни группы эсминцев и флотских миноносцев почти ежедневно производили обстрелы, нанося нашим контратакующим частям немалый урон. Вечером после обстрела корабли заходили в Пиллау, принимали беженцев и перевозили их в Готенхафен на западный берег бухты. При этом на один флотский миноносец набивалось от 400 до 500 человек эвакуируемых.

26 февраля войска 2-го Белорусского фронта перешли в наступление в Восточной Померании и добились быстрого успеха. Возник очередной кризис, и снова для временной стабилизации положения были задействованы корабли 2-й боевой группы. В ночь на 7 марта «Шер», «Лютцов» в сопровождении Z-34, Z-43, T-23 и T-33 перешли из Готенхафена в Свинемюнде. При этом соединение было атаковано ночью из надводного положения советской подводкой K-52 (капитан 3 ранга И.В. Травкин), которая выпустила две торпеды по одному из миноносцев и якобы наблюдала взрыв и ясно слышала два взрыва. На самом деле немецкий отряд потерь не имел и атаки не заметил. С 11 по 18 марта T-33 вместе с эсминцами участвовал в обстрелах советских войск на побережье между Свинемюнде и Кольбергом, а также в эвакуации гарнизона последнего. 22 марта он сопровождал «Лютцов» в Данигскую бухту, но затем вернулся назад. T-23 и T-28 ушли в бухту еще 10 и 14 марта соответственно, где несли противозащитное охранение «Принца Ойгена» а затем и «Лютцова», поддерживавших немецкие войска в районах Готенхафена и Пиллау. T-35 не смог последовать за ними, поскольку 13 марта получил таранный удар от войскового транспорта «Марс», распоровший правый борт в районе мостика. Корабль вышел из строя до 18 апреля. 1 апреля только что вступивший в строй T-36 заменил T-23, а спустя пять дней T-33 пришел на смену T-28. 4 апреля «Ойген» выпустил по берегу последние 203-мм снаряды, а к 8 апреля кончился боекомплект и у «Лютцова». Налеты советской авиации, еще более массированные по сравнению с 1944 годом, до 8 апреля все-таки не достигали своей цели, но утром того дня в результате них погибло судно снабжения «Франкен» и получил повреждения эсминец Z-31, вслед за чем 2-я боевая группа взяла курс на запад. По пути корабли отбили еще несколько атак авиации и на следующий день прибыли в Свинемюнде. В последующие дни T-33 вновь пернулся



Повреждения T-35 после столкновения с войсковым транспортом «Марс» 13 марта 1945 г.

в Данигскую бухту, но его пребывание там оказалось недолгим — 10 апреля он повел оттуда на буксире подорвавшийся на донной мине эсминец Z-43. На следующий день у берегов Померании отряд попал под удар четверки «бостонов» S1-го мтап, но благодаря мощному зенитному огню потерь не имел. Интересно отметить, что вернувшемуся в бухту 12 апреля T-36 вскоре пришлось выступать в аналогичной роли — он сопровождал буксировку на Запад торпедированного в ночь на 16 апреля двумя советскими катерами эсминца Z-34. T-36 в момент торпедирования находился рядом и легко мог стать второй жертвой — на нем объявили тревогу только после взрыва — но из-за несогласованности оба катера выпустили все торпеды по одной цели.

После этого все флотские миноносцы оказались разбросанными между Свинемюнде (T-33 и T-36), Копенгагеном (T-23, T-35) и Рене (о. Борнхольм; T-28), и хотя продолжали числиться в распоряжении командира 2-й боевой группы, в море не выходили из-за недостатка топлива. 28 апреля при очередной воздушной тревоге T-33 столкнулся на рейде с субмариной U-3032 и получил повреждения двух топливных цистерн ниже ватерлинии. T-36 обеспечивал ПВО внешнего рейда Свинемюнде, когда вечером 3 мая получил приказ вступить в охранение тя-

T-28 в Балтийском море, весна 1945 г.



жело поврежденного в результате подрыва на mine учебного линкора «Шлезен». Миноносец медленно маневрировал по рейду, когда в 22.13 под его носовой частью прогрехотал мощный взрыв британской донной мины. Корабль получил обширные пробоины в отсеках с X по XII, вышло из строя орудие №1, а затем и №2, значительная часть зенитной артиллерии, а также одна турбина. Девять моряков погибли, двенадцать, включая командира корабля капитан-лейтенанта Херинга, получили ранения. Носовые переборки выдержали, и миноносец удержался на плаву. На следующий день внешний рейд подвергся ожесточенным атакам нашей авиации (24 самолета-вылета А-20 и 56 Ил-2), сумевшей потопить учебный корабль (бывший вспомогательный крейсер) «Орион» и корабль ПВО «Хуммель». В 18.58 в ходе последнего налета атаке двух четверок штурмовиков подвергся и поврежденный Т-36, который в сопровождении четырех моторных тральщиков попытался уйти в Копенгаген. Два или три прямых бомбовых попадания, начавшийся в районе носового торпедного аппарата пожар и несколько близких разрывов не оставили шансов на спасение. Все главные и вспомогательные механизмы вышли из строя, в корпус медленно поступала вода, в результате взрывов бомб и пушечно-пулеметного обстрела 63 члена экипажа погибли и еще 44 получили ранения. Бороться за живучесть было некому. Остатки экипажа перешли на тральщики, в корпус корабля заложили подрывные заряды, и спустя полтора часа после налета миноносец был затоплен. Уместно добавить, что Т-36 стал самым крупным кораблем основных классов, который был уничтожен нашей авиацией в годы войны, пусть и «в союзе» с британской миной.

Эскортирование конвоев отнимало у миноносных сил еще больший объем времени. В начале года большинство кораблей 2-й и 5-й флотилий сопровождало суда на линии Готенхафен — Либаву, пока возобновление деятельности 2-й боевой группы не отвлекло внимание флотских миноносцев на бомбардировки побережья. И все-таки наиболее крупный успех принадлежал не им. Речь идет о потоплении миноносцем Т-3 (капитан-лейтенант фон Дишт) советской подлодки С-4, ставшей единственной субмариной стран антигитлеровской коалиции, уничтоженной эсминцами или миноносцами собственно немецкой постройки. Судя по немецким документам, дело

происходило следующим образом: конвой в составе войскового транспорта «Вольта», миноносцев Т-3 и Т-8 4 января вышел из Готенхафена в Либаву, когда в 22.45 по средневропейскому времени в 100 м от Т-3 всплыла подлодка. Миноносец увеличил скорость до 15 узлов и нанес субмарине таранный удар в левый борт позади рубки. Немцы классифицировали свою жертву как лодку типа «С», при этом точно указали на наличие 40-мм орудия на задней площадке и красной звезды на передней части рубки. По их данным, находившиеся на мостике моряки вели огонь по миноносцу из автоматов и что-то кричали в открытый рубочный люк. Сразу после удара Т-3 дал задний ход. Он успел отойти на 30 м, как рубка скрылась под водой, а корма задражалась вверх под углом 45 градусов. После того, как «эска» погрузилась, миноносец, получивший надежный гидроакустический контакт, сбросил на нее четыре серии по пять глубинных бомб в каждой. В связи с темнотой результаты атаки не наблюдались, но прибывшие утром в район боя корабли 3-й охранно-сторожевой флотилии без труда нашли место тарана (55°01'50" с.ш./19°40' в.д.), по-видимому, по широко разливавшемуся соляро-вому пятну. Что же касается Т-3, то он с двумя частично затопленными носовыми отсеками и пробоиной в 1-м котельном отделении (по всей вероятности, результат удара о горизонтальные рули субмарины) вместе с конвоем вернулся в Пиллау. Поскольку никакая другая советская подлодка в тот момент в указанном районе находиться не могла и тарану вечером 4 января не подвергалась, остается только согласиться с немецкой версией событий.

Другие боевые столкновения немцам успехов не принесли. 30 января Т-36 сопровождал тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», когда было получено сообщение, о том, что подлодкой торпедирован лайнер «Вильгельм Густлоф» (25 484 брт). Корабли успели подойти к судну еще того, как оно скрылось под водой, но в этот момент миноносец обнаружил при помощи гидролокатора подлодку (ей оказалась С-13 под командованием капитана 3 ранга А.И. Маринеско). В результате «Хиппер» ушел один, а Т-36 поднял из воды 564 человека (на нем уже находилось 250 беженцев из Готенхафена) и ушел в базу, в то время как на месте гибели судна оставалось еще несколько тысяч людей (всего на «Густлофе» по различным оценкам погибло от 5300 до 9300 человек). В ходе спасательных работ

он неоднократно устанавливал гидроакустический контакт, но сбросил лишь 12 глубинных бомб, когда командиру корабля показалось, что субмарина пытается выйти в атаку повторно. С-13 продолжила свое крейсерство и в ночь на 10 февраля потопила госпитальное судно «Штойбен». Для спасения его пассажиров в море выходили Т-28 и Т-33, но им не удалось обнаружить ни места катастрофы (на лайнере погибло более 3500 человек), ни самой лодки. Наконец, вечером 22 марта в ходе занятий по боевой подготовке у Борнхольма Z-39 и Т-36 обнаружили присутствие вражеской подлодки, которой оказалась К-53. В число упражнений входили и учения по поиску субмарин, для чего командование выделило в их распоряжение U-1102. На протяжении 22 и 23 марта корабли несколько раз обнаруживали «катюшу» посредством гидроакустики, но поскольку этот район использовался и в качестве учебного полигона для подготовки подводных сил Кригсмарине, атаки глубинными бомбами были запрещены, и экипажи миноносцев использовали для отпугивания лодки обычные ручные гранаты.

Еще раньше другая советская подлодка — Л-21 (капитан 3 ранга С.С. Могилевский) — с лихвой рассчиталась с противником за гибель С-4. 13 марта она выставила у восточной оконечности косы Хель 20 мин ПЛТ, ставших на следующий день причиной гибели сразу двух миноносцев — Т-3 и Т-5 — которые сопровождали вышедший из Готенхафена караван с эвакуируемыми. М. Уитли пишет, что первым на затральной мине подорвался Т-5, затонувший через несколько минут. Вскоре подорвался Т-3, продержавшийся на плаву около двух часов. По версии Э. Грёнера, Т-3 подорвался в 18.20, подрыв Т-5 произошел в 18.45. Координаты гибели кораблей не совпадают в различных источниках, но все сходится в одном: первая мина была якорной, а такие у Хеля ставила только Л-21! На Т-3 погибли 30 (по другим данным 37 членов экипажа и около 250 беженцев), на Т-5 — 20 человек, спастись удалось 173 членам экипажей и 134 беженцам.

Не преуспели миноносцы и в боях с авиацией. 6 марта порт Засница попал под удар британских тяжелых бомбардировщиков. Его жертвами оказались эсминец Z-28 и транспорт «Роберт Мёринг», а миноносец Т-36 потерял одного члена экипажа убитым и двух ранеными. Спустя двое суток жертвой другой ночной бомбардировки чуть было не стал



Т-9. Он прибыл на верфь «Шихау» в Данциге, когда рядом на дне бухты взорвалась тяжелая авиабомба. Корабль получил обширные повреждения носовой части по левому борту в районе мостика, отсеки с IX по XII оказались затоплены до средней палубы, в результате чего миноносец сел носом на грунт; 8 членов экипажа погибли, 17 получили ранения. Днем воду откачали и ввели корабль в док, где начали ремонт привариванием стальных полос. Из-за стремительного ухудшения наземной обстановки миноносец уже 12 марта вывели из дока и отправили своим ходом на запад. 22 марта один из последних конвоев в Готенхафен привел Т-8. Здесь он подвергся нескольким налетам советских самолетов, в результате чего получил одно прямое попадание и пострадал от близких разрывов. 25 марта корабль с конвоем прибыл в Копенгаген и больше в боевых действиях не участвовал. 3 мая оба миноносца были затоплены в бухте Штранде (район Кили) ввиду угрозы захвата противником. В большинстве справочников по корабельному составу Кригсмарине и его потерям утверждается, что перед этим их повредила британская авиация, но с учетом вышеизложенного ясно, что вывела корабли из строя авиация советская.

Наиболее же яркий случай, иллюстрировавший способности миноносцев защищать себя и охраняемые суда от ударов с воздуха имел место 15 апреля, когда Z-34 и Т-36 пытались в течение дня прикрывать транспорт (бывший лайнер) «Претория», находившийся на якорной стоянке косы Хель. В каждом из трех последовательных налетов (в сумме 66 самолето-вылетов Пе-2) советские пики-

Т-36 в Готенхафене, весна 1945 г.



**Командир 2-й
флотилии
миноносцев
корветтен-капитан
Фридрих-Карл
Пауль.
4 марта 1945 г.
награжден
Рыцарским крестом**

ровщики добивались по одному прямому попаданию бомбы ФАБ-250 в судно, а единственным результатом зенитной стрельбы немецких кораблей стал разрыв ствола 37-мм зенитки на Т-36.

Значительная нагрузка легла в последние месяцы войны и на миноносцы 3-й флотилии. Основная угроза и здесь исходила от авиации. Ночью 2 апреля Т-13, Т-16 и Т-17, совместно со сторожевым кораблем Vs-902, сопровождавшие транспорт «Ганза I» из норвежского Мосса в датский Орхус, были атакованы в районе Гетеборга семеркой четырехмоторных бомбардировщиков «галифакс», которые с конца 1944 года стали использоваться англичанами для ночных ударов по конвоям в Скагерраке. В 1.45 около Т-16 разорвалось семь 227-кг бомб, нанесших миноносцу серьезные повреждения. От сотрясения разошлись листы обшивки, через всю палубу и один борт прошла трещина, уходившая ниже ватерлинии. Была сломана мачта, уничтожено все радиолокационное оборудование, погнуты валопроводы. Кормовое машинное отделение быстро заполнилось водой, которая медленно просачивалась и в носовое МО. Благодаря постоянной откачке воды, кораблю удалось сохранить 10-узловую скорость, дойти до Фредриксстада и сесть там на прибрежную отмель. Хотя ремонт был начат (на трещину наварили железнодорожные рельсы), 13 апреля поступил приказ об исключении Т-16 из состава флота. Следующий выход в море оказался последним для «Ганзы I» и Т-13. В ранние часы 10 апреля юго-восточнее датского острова Лесе их потопили «галифаксы» 58-й эскадрильи RAF. В ту же ночь от бомб британских самолетов в Киле погиб стоявший там в ремонте Т-1.

13 апреля из Осло-фьорда вышел конвой в составе железнодорожного паромы «Пройссен» и транспорта «Бретань» под охраной эсминца «Фридрих Ин», миноносца Т-17 и канонерской лодки К-1. Командир конвоя был предупрежден о переходе в Норвегию немецких подвод-

ных лодок, а также имел информацию о нахождении британской субмарины в районе Бергена. На следующий день с «Пройссена» заметили торпедный след. Затем практически перед носом Т-17 всплыла подводная лодка, которая сразу же погрузилась. Командир миноносца капитан-лейтенант Лирман приказал атаковать. Была сброшена серия глубинных бомб, после чего на поверхности появились тела в немецкой форме. Как оказалось, «утопленницей» стала U-235, которая вместе с U-1272 12 апреля вышла из Киле, имея приказ из-за господства союзной авиации в проливной зоне идти днем под шнорхелем. Можно предположить, что субмарина начала всплывать, чтобы обменяться опознавательными с эскортом, но, опасаясь слишком близко к судам, побоялась столкновения и попыталась уйти под воду. Командир миноносца, видимо, решил, что своя лодка убежать бы не стала, кроме того, только что поступило сообщение с паромом об атаке. За след торпеды, вероятно, был принят след от головки шнорхеля U-1272, которая шла первой.

Последней операцией, осуществленной германским флотом на Балтике, стала эвакуация войск и беженцев с полуострова Хельс. 5 мая из Копенгагена и Рене (о. Борнхольм) в направлении Косы вышло три конвоя: Т-35, Т-17, Т-19, транспорты «Сеута» и «Помпеи»; эсминцы «Гальстер», «Лоди», «Ридель», Z-25, миноносец Т-23, корабль наведения «Ганза», минзат «Линц»; Т-28 и плавбазы подлодок «Изар». Уже в море к последнему конвою присоединился эсминец «Фридрих Ин». Именно на долю этого каравана выпал последний в истории крупных надводных кораблей Кригсмарине артиллерийский бой. В ночь на 6-е, когда корабли находились в районе банки Штольпе, Т-28 обнаружил при помощи радиолокатора групповую цель. После того, как был выставлен осветительный снаряд, стали заметны несколько мало-размерных целей, которые были приняты на миноносце за торпедные катера. По ним без промедления открыли огонь и наблюдали множественные попадания. Вахтенные миноносца оказались недалеко от истины — перед ними были действительно катера типа Д-3, но не торпедные, а сторожевые. Той ночью шесть катеров 4-го дивизиона малых охотников совершали переход из Кранца в Штольпмюнде. Один из них — МО-595 — отстал от группы и оказался ближе всех к Т-28 в момент открытия огня. Снаряды миноносца причинили ему сильные повреж-

**«Бастоны» 51-го
мтап атакуют эсми-
нец Z-39 11.4.1945.
Снимок с торпедо-
носца младшего
лейтенанта
Горбушкина.
Под номерами 2 и 3
на фото — повреж-
денный эсминец
Z-43 на буксире
миноносца Т-33**



дения; катер лишился хода, 12 членов экипажа вместе с командиром 9-го отряда охотников капитан-лейтенантом В.Н. Боголюбским погибли. Остальные катера отделались легким испугом и без потерь отошли к занятому нашими войсками побережью. Утром немецкие конвой пришли к Хелю и днем вышли в обратном направлении. Недостатка в желающих погрузиться на суда не наблюдалось; только Т-35 принял на борт 750 человек, а Т-17 — 625. Проходя через район ночного боя, Т-28 обнаружил дрейфовавший астов МО-595, с которого перед тем как добить снял семь наших матросов. Поскольку 7-го конвой прибыл в Копенгаген, после капитуляции Германии они попали в руки британского командования и вскоре были репатриированы на Родину. Интересно отметить, что при фильтрации наши моряки в один голос утверждали, что их спасла датская шхуна — ведь даже трехдневное пребывание в плену могло оставить очень нехороший след в их биографиях.

Вечером 7-го к Хелю вышли Z-38, Z-39 и Т-33, ночью следующего дня — Т-28 и Т-23. Совершив переход полным ходом, они уже днем очутились на месте и к вечеру вышли назад. При этом Т-28, должно быть поставил абсолютный рекорд вместимости для миноносца, приняв на борт 1237 человек. 9-го оба отряда вернулись в порты Западной Балтики. Всего же в ходе последней спасательной операции 5—9 мая на Запад было вывезено около 43 тысяч солдат и беженцев. 10 мая на всех боевых кораблях Кригсмарине были спущены германские флаги, в

тот же день командиры наиболее отличившихся Т-23 и Т-28 капитан-лейтенанты Вернер Вайнлиг и Ганс Темминг были награждены Рыцарскими крестами.

Подводя итог действиям миноносных сил на Балтике приходится констатировать, что они оказались наименее успешными по сравнению с любыми другими надводными кораблями Кригсмарине основных классов. Из-за слабости артиллерийского вооружения миноносцы в наименьшей степени приняли участие в поддержке наземных войск, а ведь именно это, пожалуй, было наиболее важным вкладом флота в борьбу на этом театре в 1944—1945 гг. Как эскортные корабли миноносцы также не слишком преуспели: им удалось уничтожить одну подлодку и сбить не более десяти самолетов, что заметно уступало собственным потерям. В ходе боевых действий на Востоке погибло девять единиц (в т.ч. три на своих минах), а еще две получили настолько серьезные повреждения, что были затоплены экипажами. По-видимому, решающую роль в формировании столь невыгодного соотношения успехов и потерь сыграла скромность размеров миноносцев, не позволявшая с одной стороны установить более солидное оборонительное вооружение, а с другой обладать необходимой живучестью. Для сравнения отметим, что немецкие эсминцы, имевшие на Балтике в 1944—1945 гг. не менее активную службу потеряли всего два корабля, причем оба на своих минах, и лишь один получил серьезные повреждения, из-за которых был затоплен. Этот факт еще раз подчеркивал, что время подобного рода кораблей прошло.



**Командир Т-28
капитан-лейтенант
Ганс Темминг**



Корабли Кригсмарине в Вильгельмсхафене после капитуляции Германии. На переднем плане миноносец Т-17, далее эсминец Z-33, за пирсом видна плавбаза «Отто Вюнше»

Итоги боевой деятельности

В годы Второй мировой войны миноносные силы Кригсмарине понесли тяжелые потери: из 48 единиц германской постройки уцелело всего двенадцать. В числе погибших оказались все корабли довоенных серий, 13 представителей типа 35/37 и 11 «флотских» миноносцев. По причинам гибели на первом месте стоит авиация, уничтожившая 14 единиц (39%).* Если добавить к ним еще три, затопленных своими экипажами после полученных повреждений, то получится, что на долю авиации приходится ровно половина всех потерь. Правда, нужно иметь в виду, что лишь 4 миноносца были потоплены самолетами противника в море, остальные же стали жертвами массированных налетов на различные порты. Восемь единиц (22%) погибло в результате подрывов на минах, семь (19%) — в боях с надводными кораблями и катерами. Тут стоит заметить, что по этой причине не был потерян ни один из миноносцев типа 35/37, тогда как для «эльбингов» она являлась основной (5 единиц — 45% потерь). Еще два корабля погибли в результате столкновений, один — от торпед подводной лодки и один — в результате навигационной аварии при уклонении от огня береговой батареи, причем все они являлись представителями довоенных серий.

На этом фоне список побед миноносцев выглядит не столь впечатляющим. Жертвами их торпед и артиллерии стали 1 крейсер, 3 эсминца, 3 вооруженных траулера и 6 боевых катеров.

Подводя черту под итогами боевой деятельности германских миноносцев во Второй мировой войне, можно сказать, что они разделили общую судьбу Кригсмарине. Германский надводный флот, концепция его применения, созданная gross-адмиралом Редером, да и более

поздний план «Z» являлись архаичными, построенными на тех задачах, которые корабли традиционно решали в годы Первой мировой войны (крейсера-рейдеры, крейсера-разведчики, миноносцы для ночных поисков и т.д.). Корабли, построенные в соответствии с подобными оперативно-техническими заданиями, могли иметь успех лишь на начальном этапе Второй мировой войны, пока противники Германии не обладали в достаточной степени новыми видами вооружения и военной техники — такими как мощные ВВС (в т.ч. палубные), радиолокация, отлаженная система радиоперехвата и дешифровки и т.д. Затем начался закат. После 1942 года уже ни один тип немецкого надводного корабля не решал тех задач, для которых строился. Для новых задач старые корабли подходили не очень. И эскортные функции, и функции канонерских лодок, дозорных кораблей, быстроходных минных заградителей были для немецких миноносцев как бы избыточными — несмотря на довольно крупные размеры и уязвимость, они оказались для них плохо вооруженными и приспособленными. Отсюда большие потери и вынужденное использование на третьих ролях, что по большому счету привело к тому, что корабли проектов 35/37 и 39 не оправдали тех средств, которые были затрачены на их постройку. Тем не менее, немецкие миноносцы регулярно принимали участие в боевых столкновениях на море на протяжении всей войны, и хотя их результаты зачастую оказывались негативными для немцев, они несомненно представляют интерес для отечественного читателя.

* В их число можно включить Т-33, потопленный авиацией 18 сентября 1940 г., но впоследствии поднятый и введенный в строй.

Советские трофеи —
миноносец Т-33,
легкий крейсер
«Нюрнберг» и
эсминец «Эрих
Штайнбринк» (в
центре на заднем
плане) — выходят из
Вильгельмсхафена
в Лиепаю,
2 февраля 1946 г.



Послевоенная судьба германских миноносцев

Летом 1945 г. все уцелевшие германские миноносцы (Т-4, Т-11, Т-12, Т-14, Т-17, Т-19, Т-20, Т-21, Т-23, Т-28, Т-33 и Т-35) были сконцентрированы в Вильгельмсхафене под британским контролем. Их судьба была решена на заседаниях трехсторонней комиссии по разделу германского флота. Согласно жеребьевке, Т-12, Т-17, Т-33 достались Советскому Союзу, Т-11, Т-20, Т-23, Т-28 — Великобритании, Т-4, Т-14, Т-19, Т-21, Т-35 — Соединенным Штатам Америки.

Великобритания все свои миноносцы вместе с большей частью эсминцев передала Франции. 4 февраля 1946 г. в Шербуре в присутствии морского министра М. Мишеле и вице-адмирала Лемонье на них были торжественно подняты французские флаги. Т-23 был переименован в «Альсасье» (бортовой номер Т07), Т-28 — в «Лоррэн» (Т08), Т-11 — в «Бир Хаким» (Т10), Т-20 — в «Баккара» (Т11). 24 октября 1947 г. из Бремерхафена в Шербур прибыл переданный Соединенными Штатами Т-14, получивший название «Домпэр» и бортовой номер Т09.

«Альсасье» и «Лоррэн» были введены в строй соответственно 16 мая и 1 июня 1946 г., а затем перешли в Тулон для ремонта. Французы модернизировали их вооружение и радиолокационные средства. Орудия главного калибра, торпедные аппараты и кормовые «фирлинги» были сохранены, на месте 37-мм автоматов на средней надстройке и на верхнем мостике установлено четыре 40-мм автомата «Бюфорс», в передней части надстройки — по два спаренных 20-мм «эрликона» (их расположение на «Альсасье» и «Лоррэне» несколько различалось). Немецкие РЛС демонтировались, вместо них устанавливались американские типов SC-1 и SG. По всей видимости, заменялись гидроакустические станции и обновлялось противолодочное вооружение.

Бывшие «флотские» миноносцы служили на Средиземном море с базированием на Тулон и использовались для подготовки кадров для возрождавшегося флота. В 1951 году, в соответствии с единой классификацией НАТО, «Альсасье» и «Лоррэн» сменили бортовые номера на D604 и D605 соответственно.

Летом 1952 г. оба корабля перешли в Шербур, где осенью «Альсасье» был выведен из боевого состава. Спустя два года его разоружили и переклассифицировали в блокшив с присвоением номера Q-11, а в феврале 1955 г. сдали на слом. Карьера

«Лоррэна» продолжалась дольше. К весне 1953 г. его переоборудовали в учебный корабль: носовое 105-мм орудие было демонтировано, а на этом месте оборудованы дополнительные помещения для курсантов. В таком виде бывший миноносец служил еще некоторое время. 1 мая 1955 г. его вывели в резерв второй категории, в конце октября присвоили номер Q-59, но прошло еще четыре года, прежде чем корабль отправился на разборку.

В отличие от своих более крупных собратьев, миноносцы типа 35/37 в море под французским флагом не выходили, числясь в резерве. Все три корабля 8 октября 1951 г. были исключены из состава флота и проданы на слом.

Почти вся американская часть трофеев не покидала европейских вод. Из-за плохого технического состояния Т-21 был затоплен 16 декабря 1946 г. в проливе Скагеррак с грузом химических боеприпасов (эту миссию возложили на Т-19, чья торпеда поставила точку в судьбе систершипа). Т-14 до передачи Франции использовался для наблюдения за затоплением остатков вражеского флота. Еще два миноносца — Т-4 и Т-19 — в 1948—

Бывшие «флотские» миноносцы в составе французского флота: «Альсасье» в Тулоне, 23 мая 1950 г. (вверху) и «Лоррэн» после переоборудования в учебный корабль, 16 апреля 1953 г. (внизу)





Т-19 под американским флагом, 2 июля 1946 г.

1949 гг. были проданы Дании и следующие три года провели у причальных стенок Копенгагена. В 1950 г. появился проект их переоборудования в лидеры флотилий торпедных катеров, но из-за физического устаревания и низкой технической надежности кораблей он не был воплощен в жизнь. В 1951 г. оба миноносца были исключены из списков и в феврале следующего года проданы фирме «Х.-Й. Хансен» в Одензее на разборку.

Наиболее тщательно американцами изучался Т-35, включенный в состав флота под обозначением DD-935. 30 июля 1945 г. в компании с эсминцем DD-939 (бывший Z-39) он вышел из Портсмута, пересек Атлантику и 7 августа прибыл в Бостон. На переходе вахту у механизмов продолжали нести немецкие моряки, поскольку предпринятая американскими механиками попытка самостоятельного управления капризными высоконапорными котлами не увенчалась успехом. Только в сентябре последний немецкий матрос покинул борт корабля. По прибытии в Бостон трофеи были выставлены для всеобщего обозрения, а затем изучались специалистами и принимали участие в серии сравнительных испытаний. В ноябре 1947 г. США передали Т-35 Франции в качестве источника запчастей для двух сестершипов. В конце 1952 г. миноносец был разобран в Шербуре.

Для нас же наибольший интерес представляют три корабля, доставшиеся

СССР. В феврале 1946 г. Т-12, Т-17 и Т-33 были приняты в состав Северо-Балтийского флота, зачислены в класс эскадренных миноносцев и переименованы в «Подвижный», «Порывистый» и «Примерный». Обследование кораблей показало, что «Подвижный» и «Порывистый» требуют среднего ремонта и замены вооружения, связанного с большим объемом корпусных работ.

Выполняя постановление правительства от 2 августа 1948 г., ЦКБ-53 разработало техпроекты перевооружения бывших немецких миноносцев, утвержденные главнокомандующим ВМС адмиралом И.С. Юмашевым 25 мая 1949 г. Согласно проекту, «Примерный» сохранял артиллерию главного калибра, торпедные аппараты и 20-мм автоматы (счетверенный на кормовой надстройке и два спаренных на носовой); 37-мм установки на средней надстройке заменялись на два спаренных 37-мм автомата В-11, на крыльях мостика устанавливались два 37-мм автомата 70-К; противолодочное вооружение заменялось на 4 бомбомета БМБ-1 и 2 бомбосбрасывателя с общим боекомплектом в 36 больших глубинных бомб. На «Порывистом» предполагалось заменить 105-мм орудие на отечественное 100-мм Б-24, установить три 37-мм автомата 70-К, сохранив немецкий «фирлинг», две 20-мм «спарки» и торпедные аппараты; противолодочное вооружение должно было включать 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя и 24 БГБ.* Однако планы планами, а вопрос о реально произведенном объеме модернизационных работ остается открытым. С уверенностью можно говорить лишь о том,

* Котов М. Ремонт и модернизация бывших германских и итальянских кораблей в советском ВМФ (1945—1955) // «Тайфун», 2002, №2.

По «Подвижному» детальной информации нет, но по всей видимости, он должен был модернизироваться аналогично «Порывистому».

Разоруженный эскадренный миноносец «Примерный» (бывший Т-33) и группа бывших германских тральщиков типа 40, середина 1950-х гг.



**Опытный корабль
«Кит» (бывший
миноносец Т-12),
притопленный у
о. Хеймясенна на
Ладожском озере**



что кормовые орудия на бывших Т-12 и Т-17 действительно заменялись отечественными «сотками».

«Порывистый» 25 июня 1949 г. был выведен из боевого состава и переоборудован к корабль управления целями УЦ-6, прослужив в этом качестве до конца 1955 г. Через четыре года корабль исключили из состава флота и сдали на слом.

«Примерный» исключили из боевого состава 30 ноября 1954 г., следующие два года он прослужил в качестве плавказармы ПКЗ-63, а в ноябре 1956-го был передан в Отдел фондового имущества на разборку.

На «Подвижном» во время учений летом 1949 г. произошла авария — разрыв главного паропровода. Погибло 2 члена экипажа, несколько человек было серьезно ранено. При заводском ремонте восстановить двигательную установку не удалось. В результате 8 апреля 1953 г. корабль был выведен из боевого состава флота и переклассифицирован в несамоходное опытовое судно, а в конце года переименован в «Кит».*

Летом 1953 г. бывший миноносец на буксире был переведен в Ладожское озеро и поставлен на якорную стоянку в бухте о. Макаринасаари. В период 1953—1954 гг. на самом корабле и на близлежащих островах Хеймясенна, Кугрисаари, Веркко-саари и Мёкерикиё проводились испытания оружия массового поражения — боевых радиоактивных веществ. Как минимум три заряда было взорвано непосред-

ственно на миноносце. В 1955 г. программа испытаний была свернута, а 13 марта 1959 г. «Кит», загруженный радиоактивными отходами, притопили на мелководье у о. Хеймясенна. Летом 1991 г. он был поднят экспедицией Ленинградской военно-морской базы и в режиме строгой секретности отбуксирован по реке Свирь, Онежскому озеру, Беломорско-Балтийскому каналу, Белому, Баренцеву и Карскому морям в губу Черная архипелага Новая Земля. Там, по неподтвержденным данным, последний из сохранившихся миноносцев Кригсмарине был затоплен в 1993 году.

Несмотря на относительно недолгое пребывание бывших германских миноносцев в составе советского флота, они позволили отечественным специалистам ознакомиться с опытом одной из наиболее технически развитых стран в отношении строительства надводных кораблей малого водоизмещения. Нужно отметить, что советские конструкторы переняли как положительные, так и, отчасти, негативные стороны германской кораблестроительной школы, а черты немецких флотских миноносцев явственно просматриваются в сторожевых кораблях проекта 42.



**Так
выглядел
«Кит»
в 1978 г.**

* В официальных документах говорится, что корабль был разоружен, однако на фотографиях полузатопленного миноносца, сделанных в 60-е — 70-е годы, отчетливо просматриваются кормовое 100-мм орудие и торпедные аппараты.

Командиры кораблей

«**Mowe**» кпт.-лт. Эрнст Фишер (1.10.1926—15.5.1928); об.-лт. Фриц Бергер (1.10.1928—22.8.1929); кпт.-лт. Ганс-Йоахим Гадов (30.8.1930—9.1930); об.-лт./кпт.-лт. Шёне (9.1930—сент. 1932); об.-лт./кпт.-лт. Йордан (9.1932—9.1934); кпт.-лт. Райнике (9.1934—9.1936); кпт.-лт. Вернер Пфайффер (9.1936—29.3.1938); кпт.-лт. Эльдер фон Ренненкамф (1.11.1938—2.1940); кпт.-лт. Гельмут Нойсс (2.—5.1940); кпт.-лт. Пауль Кох (4.—6.1942); кпт.-лт. Лёрке (6.—9.1942); кпт.-лт. Людде-Нойрат (12.1942—1.1943) (врид); кпт.-лт. Гельмут Бастиан (январь 1943—14.6.1944).

«**Albatros**» кпт.-лт. Эрнст Фишер (15.5.1928—9.1929); об.-лт. Карл-Йеско фон Путткамер (9.1929—9.1930); об.-лт./кпт.-лт. Альфред Шульце-Хинрихс (10.1930—9.1932); об.-лт. Альфред Шеммель (9.1932—17.12.1932); кпт.-лт. Вернер Хартман (5.10.1933—10.1935); кпт.-лт. барон Губерт фон Вангенхайм (10.1935—9.1936); кпт.-лт. Георг Лангхельд (9.1936—4.1937); кпт.-лт. Ганс Эрдменгер (4.1937—10.1937); кпт.-лт. Генрих Виттиг (11.1937—16.2.1938); кпт.-лт. Герберт-Макс Шульц (1.7.1938—11.1939); кпт.-лт. Зигфрид Штрелов (12.1939—10.4.1940).

«**Falke**» об.-лт. Ганс Хартман (15.7.1927—9.1928); об.-лт. Вернер Эрхардт (9.1928—2.1929); кпт.-лт. Ганс-Арним Чех (2.1929—1.6.1929); об.-лт./кпт.-лт. Фриц Бергер (19.10.1929—9.1930); кпт.-лт. Пауль Ашер (9.1930—9.1932); об.-лт./кпт.-лт. Тинеман (9.1932—9.1934); кпт.-лт. Альвин Альбрехт (9.1934—9.1936); кпт.-лт. Вальтер Риде (9.1936—11.6.1938); кпт.-лт. Хесслер (4.3.1939—3.1940); кпт.-лт. Ян-Генрих Хансен-Ноотбаар (3.1940—12.1941); кпт.-лт. Генрих Хоффман (12.1941—10.1942); кпт.-лт. Лёрке (10.1942—3.1943); кпт.-лт. Ганс-Вальтер Бух (3.—9.1943); кпт.-лт. Крюгер (9.1943—14.6.1944) (+).

«**Greif**» об.-лт./кпт.-лт. Вильгельм Меендзен-Болькен (15.7.1927—29.9.1928); об.-лт./кпт.-лт. Вернер Эрхардт (16.2.1929—9.1930); кпт.-лт. Винфрид Хаген (9.1930—21.9.1931); об.-лт./кпт.-лт. Альфред Шеммель (7.12.1932—2.1934); кпт.-лт. Альвин Альбрехт (2.—9.1934); кпт.-лт. Фурке (9.1934—10.1936); кпт.-лт. Вольф Хенне (10.1936—29.3.1938); кпт.-лт. Ферлор (1.11.1938—11.1939); кпт.-лт. барон Вильгельм-Николаус фон Линкер (11.1939—10.1940); кпт.-лт. Генрих Хоффман (10.1940—12.1941); об.-лт. Шрамм (12.1941—1.1942 (врид); об.-лт. Ульрих Колябе 1.—8.1942 (врид); кпт.-лт. Рудольф Фухс (10.1942—7.1943); кпт.-лт. Людде-Нойрат (9.—10.1943); кпт.-лт. Рудольф Фухс (10.1943—3.1944); кпт.-лт. барон Хорст фон Луттиц (3.1944—24.5.1944).

«**Kondor**» об.-лт. Шёне (15.7.1928—10.1928); об.-лт./кпт.-лт. Винфрид Хаген (10.1928—15.10.1930); кпт.-лт. Винфрид Хаген (21.9.1931—9.1932); об.-лт./кпт.-лт. Бонац (9.1932—2.1934); кпт.-лт. Альфред Шеммель (2.1934—9.1934); кпт.-лт. Конрад Энгельхардт (9.1934—9.1936); кпт.-лт. Эдвард Вегенер (9.1936—3.1938); кпт.-лт. Вернер Пфайффер (3.1938—1.7.1938); кпт.-лт. Ганс Вильке (4.4.1939—10.1940); кпт.-лт. барон Вильгельм-Николаус фон Линкер (10.1940—6.1941); кпт.-лт. Буркарт (6.1941—7.1942); об.-лт. Хольцапфель (4.—5.1942 (врид); кпт.-лт. Генрих Петер-Пиркам (9.1942—12.1943); об.-лт. Петер Херман (12.1943—4.1944); об.-лт. барон Хорст фон Луттиц (2.—3.1944 (врид); об.-лт. Рённау (4.1944—28.6.1944).

«**Seeadler**» кпт.-лт. Пирман (15.3.1927—30.6.1928); кпт.-лт. Кидерлен (1.7.1928—27.9.1928); кпт.-лт. Вильгельм Меендзен-Болькен (27.9.1928—15.11.1928); кпт.-лт. Герхард Вагнер (10.4.1929—15.8.1929); об.-лт. Фриц Бергер (22.8.1929—19.10.1929); кпт.-лт. Карл-Йеско фон Путткамер (15.10.1930—10.1931); кпт.-лт. Гюнтер Гумприх (10.1931—9.1932); кпт.-лт. Альфред Шульце-Хинрихс (9.1932—20.7.1933); ??? (5.10.1933—10.1934); кпт.-лт. Фридрих Коте

(10.1934—9.1935); кпт.-лт. Георг Лангхельд (9.1935—9.1936); кпт.-лт. Отто Тайхман (9.1936—5.1937); кпт.-лт. Георг Лангхельд (5.—10.1937); кпт.-лт. Вахсмут (10.1937—10.12.1937); кпт.-лт. Вальтер Риде (11.6.1938—10.1938); кпт.-лт. Вернер Хартенштейн (11.1938—10.1939); кпт.-лт. Франц Колауф (11.1939—1.1942); об.-лт. Хольцапфель (1.—2.1942) (врид); кпт.-лт. Штрекер (3.1942—12.5.1942).

«**Ilits**» кпт.-лт. Брокзин (1.10.1928—9.1929); об.-лт./кпт.-лт. Рудольф Петерс (9.1929—9.1931); кпт.-лт. Михаэллес (9.1931—6.2.1932); кпт.-лт. Глэкнер (1.10.1932—9.1933); об.-лт./кпт.-лт. Дювель (9.1933—9.1935); кпт.-лт. Венигер (10.1935—16.3.1937); кпт.-лт. Виктор Шютце (2.1938); кпт.-лт. Генрих Шуур (2.1938—11.1940); кпт.-лт. Вальтер Якобсен (11.1940—12.5.1942) (+).

«**Jaguar**» кпт.-лт. Ганс-Арним Чех (15.8.1929—25.9.1931); кпт.-лт. Готфрид Пёниц (1.10.1932—10.1933); об.-лт./кпт.-лт. Фридрих Бёме (10.1933—9.1935); кпт.-лт. Шмидт (9.1935—16.3.1937); кпт.-лт. Шольц (3.6.1937—4.1939); кпт.-лт. Фран Колауф (4.—10.1939); кпт.-лт. Вернер Хартенштейн (10.1939—3.1941); кпт.-лт. Фридрих-Карл Пауль (3.1941—5.1942); кпт.-лт. Штрекер (5.—10.1942); кпт.-лт. Лёрке (10.1942) (врид); кпт.-лт. Людде-Нойрат (11.1942—10.1943); об.-лт. Зонненбург (11.1943—14.6.1944) (+).

«**Leopard**» кпт.-лт. Герхард Вагнер (15.8.1929—10.1929); кпт.-лт. Фридрих-Трауготт Шмидт (10.1929—9.1931); об.-лт. Глэкнер (9.1931—1.10.1932); кпт.-лт. Альфред Шульце-Хинрихс (20.7.1933—9.1933); кпт.-лт. Рудольф Хейке (9.1933—10.1935); кпт.-лт. Ганс фон Давидсон (10.1935—28.10.1937); кпт.-лт. Вольф Хенне (29.3.1938—4.1938); кпт.-лт. Карл Кассбаум (4.1938—10.1939); кпт.-лт. Ганс Труммер (10.1939—30.4.1940).

«**Luchs**» кпт.-лт. Шуберт (15.4.1929—9.1929); кпт.-лт. Шульте-Мёнтинг (9.1929—9.1931); об.-лт. Готфрид Пёниц (9.1931—10.1932); кпт.-лт. Озальс (10.1933—9.1935); кпт.-лт. Фридрих Коте (9.1935—12.1936); кпт.-лт. Ганс Маркс (12.1936—23.9.1937); кпт.-лт. Генрих Виттиг (16.2.1938—3.1938); кпт.-лт. Прёльсс (3.1938—10.1939); кпт.-лт. Карл Кассбаум (10.1939—26.7.1940).

«**Tiger**» об.-лт. Ганс-Йоахим Гадов (15.1.1929—29.9.1929); кпт.-лт. Гюнтер Гумприх (30.9.1929—10.1931); об.-лт./кпт.-лт. Фридрихс (10.1931—9.1933); об.-лт./кпт.-лт. Макс-Эккарт Вольф (9.1933—9.1935); кпт.-лт. Фёрстер (9.1935—19.7.1937); кпт.-лт. Гюнтер Вахсмут (10.12.1937—2.1938); кпт.-лт. Гельмут Нойсс (2.1938—27.8.1939).

«**Wolf**» кпт.-лт. Вильгельм Меендзен-Болькен (27.11.1928—30.9.1929); кпт.-лт. Ганс-Йоахим Гадов (1.10.1929—30.8.1931); кпт.-лт. Махаэллес (6.2.1932—10.1933); кпт.-лт. Ганс-Георг Циммер (10.1933—9.1935); кпт.-лт. Ганс Эрдменгер (9.1935—30.6.1937); кпт.-лт. Мартин Зальцведель (9.12.1937—2.1938); кпт.-лт. Люк Герштунг (2.1938—1.1940); об.-лт. Бродер Петерс (1.1940—8.1.1941) (+).

T-1 кпт.-лт. Гансфридер Рошт (12.1939—9.1940); кпт.-лт. Карл-Август Рихтер-Ольдекоп (9.1940—8.1941); кпт.-лт. Пауль Кох (6.1942—10.1943); кпт.-лт. Колка (10.1943—4.1944); кпт.-лт. Шюрдт (4.1944—4.1945).

T-2 кпт.-лт. Нильс Батге (12.1939—12.9.1940); кпт.-лт. Гёдеке (9.1940—2.1942); кпт.-лт. Квэт-Фаслем (12.1942—9.1943); кпт.-лт. Вернер Ланге (9.1943—5.1944); кпт.-лт. Теодор Лампе (5.1944—29.7.1944).

T-3 кпт.-лт. Генрих Брунс (2.1940—9.1940); кпт.-лт. Харальд фон Дишт (12.1943—3.1945).

T-4 кпт.-лт. Эрвин Хезе (5.1940—10.1941); об.-лт. Зоммерлатт (10.—12.1941); кпт.-лт. Билинг (12.1941—8.1942); кпт.-лт. Вернер Вайнлиг (10.1942—1.1943); кпт.-лт. Тило-Леберехт фон Трота (5.—7.1943); кпт.-лт. Геральд Вальденбургер

(7.1943—4.1944); об.-лт. С. Адольф (4.1944—1.1945); кпт.-лт. Брунк (1.1945—7.5.1945).

Т-5 кпт.-лт. Рудольф Копенгаген (1.—3.1940); кпт.-лт. Генрих Хоффман (3.—5.1940) (врид); кпт.-лт. Рудольф Копенгаген (5.1940—12.1942); кпт.-лт. Ганс Денерт (12.1942—9.1943); об.-лт. барон Хорст фон Луттиц (9.1943—2.1944); кпт.-лт. Гюттнер (2.1944—1.1945); об.-лт. Вэтьен (2.—3.1945).

Т-6 кпт.-лт. Ральф-Раймар Вольфрам (10.4.1940—7.11.1940).

Т-7 кпт.-лт. Вольфганг Эрхардт (12.1939—4.1941); кпт.-лт. Квэт-Фаслем (4.1941—12.1942); кпт.-лт. Вернер Вайнлиг (1.—5.1943); кпт.-лт. Гюнтер Шмидт (5.—9.1943); кпт.-лт. Отто Мюллер (9.1943—7.1944).

Т-8 кпт.-лт. Генрих Эрдман (10.1939—4.1941); кпт.-лт. Тило-Леберехт фон Трота (4.1941—30.12.1941); кпт.-лт. Вальтер Венцель (6.1942—4.1944); кпт.-лт. Штрёмер (4.1944—5.1945).

Т-9 кпт.-лт. Ганс Блэзе (7.1940—8.1941); кпт.-лт. Г. Грунд (6.1942—8.1943); лт. Э. Ноодт (5.—10.1943) (врид); об.-лт. Зонненбург (10.—11.1943) (врид); кпт.-лт. Ролле (2.—8.1944); кпт.-лт. Отто Мюллер (8.1944—5.1945).

Т-10 кпт.-лт. Гёпнер (8.1940—4.1941); кпт.-лт. Зоммерлатт (3.—12.1942); кпт.-лт. Вильгельм Меенцен (5.—11.1943); кпт.-лт. Брунк (11.1943—12.1944).

Т-11 кпт.-лт. Генрих Хоффман (5.—10.1940); кпт.-лт. Г. Грунд (6.1941—5.1942); кпт.-лт. Зоммерлатт (12.1942—2.1943); крв.-кпт. Фридрих-Карл Пауль (2.1943—10.1943); кпт.-лт. Э. Вальзер (10.1943—2.1945); кпт.-лт. Г. Хайлиг (2.1945—7.5.1945).

Т-12 кпт.-лт. Меллин (7.1940—1.1942); кпт.-лт. Тило-Леберехт фон Трота (1.1942—11.1943); кпт.-лт. Вернер Гросс (11.1943—7.5.1945).

Т-13 кпт.-лт. Вернер Гоцман (5.1941—11.1943); кпт.-лт. Зейфрид (11.1943—10.1944); об.-лт. Рённау (10.1944—4.1945).

Т-14 кпт.-лт. Герберт Юттнер (6.1941—5.1943); кпт.-лт. Дювелиус (8.1943); крв.-кпт. Ганс Бартельс (8.—11.1943); об.-лт. Бушенхенке (11.1943—8.1944); кпт.-лт. Петер Вегнер (8.1944—5.1945).

Т-15 кпт.-лт. Дювелиус (6.—7.1941); кпт.-лт. Йохим Кведенфельдт (7.1941—3.1943); кпт.-лт. Хаберкорн (3.1943—12.1943).

Т-16 кпт.-лт. Дювелиус (7.1941—3.1943); кпт.-лт. Фиммен (4.—10.1943); кпт.-лт. Фридрих-Карл Пауль (10.—11.1943); об.-лт. Штрёмер (11.1943—4.1944); крв.-кпт. Бальзер (6.1944—4.1945).

Т-17 кпт.-лт. Ганс Блэзе (8.1941—6.1943); кпт.-лт. Лирман (9.1943—5.1945).

Т-18 кпт.-лт. Гёпнер (11.1941—4.1943); кпт.-лт. Форштейер (4.—9.1943); кпт.-лт. Герд Альберс (9.1943—5.1944); об.-лт. Майер-Абих (5.—9.1944).

Т-19 кпт.-лт. Карл-Август Рихтер-Ольдекоп (12.1941—5.1943); кпт.-лт. Вернер Вайнлиг (5.—9.1943); кпт.-лт. Уде (9.—11.1943); кпт.-лт. Вернер Вестфаль (11.1943—12.1944); кпт.-лт. барон Хорст фон Луттиц (12.1944—5.1945).

Т-20 кпт.-лт. Карл-Август Рихтер-Ольдекоп (6.1942) (врид); кпт.-лт. К. Райч (6.1942—6.1943); кпт.-лт. Нильс Бэтге (6.1943—21.9.1943); кпт.-лт. Хассо Айхель (22.9.1943—9.1944); кпт.-лт. Теодор Лампе (9.1944—5.1945).

Т-21 кпт.-лт. Ганс Темминг (7.1942—4.1944); кпт.-лт. Кульцен (4.1944—5.1945).

Т-22 кпт.-лт. Ян-Генрих Хансен-Ноотбаар (28.2.1942—8.5.1943); кпт.-лт. Герберт Юттнер (9.5.1943—22.6.1943); кпт.-лт. Ганс Блэзе (23.6.1943—26.4.1944); кпт.-лт. Герхард Вальденбургер (27.4.1944—18.8.1944).

Т-23 кпт.-лт. Фридрих-Карл Пауль (14.6.1942—2.11.1943); кпт.-лт. Вернер Вайнлиг (2.11.1943—10.5.1945); об.-лт. Юлиус Арп (4.3.—21.4.1944) (врид); кпт.-лт. Генрих Петер-Пиркам (22—26.8.1944) (врид).

Т-24 кпт.-лт. Генрих Хоффман (17.10.1942—16.11.1943); лт. Мартин Клаасс (10.1943) (врид); об.-лт. Гейнц Виндгассен (18—31.10.1943) (врид); кпт.-лт. Вильгельм Меенцен (18.11.1943—24.8.1944).

Т-25 кпт.-лт. Рудольф Копенгаген (12.11.1942—19.4.1943); кпт.-лт./крв.-кпт. Вирих фон Гарцен (20.4.1943—28.12.1943); об.-лт. Кордт фон Калькродт (11.1943) (врид); об.-лт. Гюнтер Шрамм (11.—12.1943) (врид).

Т-26 кпт.-лт. барон Вильгельм-Николаус фон Линкер (27.2.1943—27.9.1943); кпт.-лт. Йохим Кведенфельдт (23.9.1943—28.12.1943).

Т-27 кпт.-лт. Вильгельм Ферлор (17.4.1943—6.11.1943); кпт.-лт. Вернер Гоцман (6.11.1943—29.4.1944).

Т-28 кпт.-лт. Карл-Август Рихтер-Ольдекоп (19.4.1943—24.3.1944); кпт.-лт. Вернер Вайнлиг (24.3.1944—30.4.1944) (врид); кпт.-лт. Ганс Темминг (1.5.1944—10.5.1945).

Т-29 кпт.-лт. Георг Грунд (21.8.1943—26.4.1944) (+).

Т-30 кпт.-лт. Ганс-Вальтер Бух (1.10.1943—18.8.1944).

Т-31 кпт.-лт. Генрих Петер-Пиркам (5.2.1944—20.6.1944).

Т-32 кпт.-лт. Ганс Денерт (8.5.1944—18.8.1944).

Т-33 кпт.-лт. Богуслав Прибе (16.6.1944—10.5.1945).

Т-34 кпт.-лт. барон Хорст фон Луттиц (12.8.1944—20.11.1944).

Т-35 кпт.-лт. Ганс-Вальтер Бух (7.10.1944—10.5.1945).

Т-36 кпт.-лт. Роберт Херинг (9.12.1944—4.5.1945).

Примечание:

об.-лт. — обер-лейтенант

кпт.-лт. — капитан-лейтенант

крв.-кпт. — корветтен-капитан

Знак (+) означает, что командир погиб вместе со своим кораблем.

Приложение 2

Офицеры миноносцев — кавалеры Рыцарского креста

	Звание и занимаемая должность	Дата награждения
Бютов Ганс	к.-адм., Начальник миноносцев	12.3.1941
Хоффман Генрих	крв.-кпт., командир 5-й флотилии ММ Дубовые листья	7.6.1944 11.7.1944
Колауф Франц	крв.-кпт., командир 4-й флотилии ММ	29.10.1943
Меенцен Вильгельм	кпт.-лт., командир Т-24	30.11.1944
Пауль Фридрих-Карл	крв.-кпт., командир 2-й флотилии ММ	4.3.1945
Темминг Ганс	кпт.-лт., командир Т-28	10.5.1945
Вайнлиг Вернер	кпт.-лт., командир Т-23	10.5.1945

Примечание: Кроме того, Рыцарского креста удостоились воевавшие на Средиземном море крв.-кпт. Вирих фон Гарцен — командир 10-й флотилии миноносцев (24.6.1944), крв.-кпт. Ганс Доминик — командир 9-й флотилии миноносцев (28.12.1944), об.-лт. Гейнц Гурке — командир миноносца ТА-20 и фр.-кпт. Фридрих-Вильгельм Торвест — командир 2-й эскадрной флотилии (оба 5.11.1944 посмертно).

Флотилии миноносцев (1939—1945 гг.)*

Начальник миноносцев (FdT)

фрегаттен-капитан Курт Фрике	25.9.1933—4.10.1934
фрегаттен-капитан Оскар Куммец**	4.10.1934—28.9.1937
контр-адмирал Гюнтер Лютьенс	28.9.1937—21.10.1939
коммодор Фридрих Бонте	26.10.1939—29.11.1939
капитан-цур-зее Ганс Бютов	30.11.1939—19.4.1942

1-я флотилия миноносцев

Сформирована в октябре 1939 г.; расформирована в августе 1941 г., все корабли переданы во 2-ю флотилию.

Командиры флотилии:

капитан-лейтенант Гансфридер Рост 10.1939—3.1940 (врид)
корветтен-капитан Эдлер фон Ренненкамф 4.1940—7.1941

Состав флотилии:

T-1, T-2, T-3, T-4, T-9, T-10

2-я флотилия миноносцев

Сформирована в октябре 1939 г.; существовала до конца войны.

Командиры флотилии:

капитан-лейтенант Вольфганг Эрхардт 10.—11.1939 (врид)
корветтен-капитан Вальтер Риде 11.1939—4.1941
корветтен-капитан Генрих Эрдман 4.1941—5.1943
корветтен-капитан Карл Кассбаум 5.1943—8.1944
корветтен-капитан Фридрих-Карл Пауль 8.1944—5.1945

Состав флотилии:

T-5, T-6, T-7, T-8, T-11, T-12 (в августе 1941 г. в состав флотилии вошли **T-2, T-3, T-4, T-9, T-10** из расформированной 1-й флотилии; в октябре 1942 г. вошел **T-1**)

3-я флотилия миноносцев

Сформирована в апреле 1941 г.; существовала до конца войны.

Командиры флотилии:

корветтен-капитан Ганс Вильке 5.1941—14.10.1942***
капитан-лейтенант Рудольф Копенгаген 10.—11.1942 (врид)
корветтен-капитан Генрих Шуур 11.1942—6.1943
корветтен-капитан Франц Колауф 6.—9.1943
капитан-лейтенант Гоцман 9.—12.1943 (врид)
корветтен-капитан Вильгельм Ферлор 11.1943—12.1944
корветтен-капитан Гёпнер 12.1944—5.1945

Состав флотилии:

T-13, T-14, T-15, T-16, T-17, T-18, T-19, T-20, T-21

4-я флотилия миноносцев

Сформирована в феврале 1943 г.; расформирована в мае 1944 г.

Командиры флотилии:

фрегаттен-капитан Мориц Шмидт**** 1.2.1943—8.5.1943
корветтен-капитан Вильгельм Ферлор 5.—6.1943 (врид)
корветтен-капитан Генрих Шуур 27.6.1943—17.9.1943
корветтен-капитан Франц Колауф 18.9.1943—26.4.1944***
корветтен-капитан
Карл-Август Рихтер-Ольдекол 1.—4.1944 (врид)
корветтен-капитан
Ян-Генрих Хансен-Ноотбаар 27.4.1944—16.5.1944

Состав флотилии:

T-22, T-23, T-24, T-25, T-26, T-27 (в январе 1944 г. в состав флотилии вошли **T-28** и **T-29**, а **T-22** и **T-23** переданы в 6-ю флотилию; уцелевший **T-24** в апреле 1944 г. передан 8-й флотилии эсминцев)

5-я флотилия миноносцев

Сформирована в июне 1938 г. и существовала на протяжении всей войны.

Командиры флотилии:

корветтен-капитан Рудольф Хейке 25.10.1938—30.11.1939
корветтен-капитан Вольф Хенне 20.1.1940—14.12.1940
капитан-лейтенант Гельмут Нойсс 14.12.1940—16.2.1941
корветтен-капитан Ганс Маркс 16.2.1941—24.3.1941
корветтен-капитан Мориц Шмидт 31.3.1941—30.4.1943
корветтен-капитан
Рудольф Копенгаген 1.5.1943—30.11.1943
корветтен-капитан Генрих Хоффман 30.11.1943—10.10.1944
корветтен-капитан
Ян-Генрих Хансен-Ноотбаар 11.10.1944—8.5.1945

Состав флотилии:

«**Mowe**», «**Albatros**», «**Falke**», «**Greif**», «**Kondor**», «**Tiger**» (в 1940 г. в состав флотилии вошел «**Seeadler**», в 1941 г. — «**Jaguar**» и «**Ilitis**»; впоследствии до февраля 1943 г. к флотилии были приписаны проходившие боевую подготовку **T-22, T-23, T-24, T-25**; с июня 1942 по ноябрь 1943 г. в состав флотилии входил **T-28**, с января по ноябрь 1943 г. — **T-29**; в июле 1944 г. флотилия переформирована в составе: **T-28, T-34, T-35, T-36**; в августе 1944 г. в ее состав вошли также **T-23** и **T-33**)

6-я флотилия миноносцев

Сформирована в июне 1938 г.; расформирована в феврале 1941 г., уцелевшие корабли переданы в 5-ю флотилию. Повторно сформирована в ноябре 1943 г.; расформирована в августе 1944 г., уцелевшие корабли переданы в 5-ю флотилию.

Командиры флотилии:

корветтен-капитан Ганс Хенигст 7.1938—4.4.1939
корветтен-капитан Георг Вауэ 4.4.1939—4.3.1940
корветтен-капитан Ганс Маркс 5.3.1940—16.2.1941
капитан-лейтенант
Вернер Хартенштейн 5.1940—7.1.1941 (врид)
корветтен-капитан
Рудольф Копенгаген 1.12.1943—18.8.1944*****

Состав флотилии:

1-е формирование: «**Ilitis**», «**Jaguar**», «**Leopard**», «**Luchs**», «**Wolf**», «**Seeadler**»

2-е формирование: **T-28, T-29, T-30, T-31, T-32, T-33** (в январе 1944 г. в состав флотилии вошли **T-22** и **T-23**, а **T-28** и **T-29** переданы в 4-ю флотилию)

* Без учета флотилий, укомплектованных трофейными кораблями или действовавших на Средиземном море.

** С 1 апреля 1936 г. — капитан-цур-зее.

*** Погиб

**** Одновременно, до апреля 1943 г., являлся командиром 5-й флотилии миноносцев.

***** Попал в плен

Окончательная судьба кораблей

«Albatros» 10.4.1940 в 13.18 выскочил на камни у с. Булерне в Осло-фьорде (59°24' с.ш./10°35' в.д.), не восстановлен.

«Falke» 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавере (49°30' с.ш./00°07' в.д.). Потери: 26 чел.

«Greif» 24.5.1944 в 2.52 поврежден брит. бомбардировщиком «Альбакор» из состава 415 sqn RAF, вскоре после этого столкнулся с ММ «Falke», в 6.15—6.24 оставлен экипажем, в 6.32 затонул в заливе Сены (49°21' с.ш./00°19' з.д.). Потери: 2 убитых, 6 раненых.

«Kondor» 24.5.1944 подорвался на донной mine при уклонении от атаки брит. авиации в заливе Сены, 15.6.1944 в 0.45 тяжело поврежден брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавере, 28.6.1944 затоплен экипажем в Гавере.

«Mowe» 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавере (49°30' с.ш./00°07' в.д.). Потери: 12 чел.

«Seeadler» 13.5.1942 в 4.09 торпедирован брит. ТКА МТВ-219 сев. Булони (50°48' с.ш./01°32' в.д.), перевернулся и затонул. Потери: 84 чел.

«Iltis» 13.5.1942 в 4.04 торпедирован брит. ТКА МТВ-221 сев. Булони (50°46' с.ш./01°34' в.д.), переломился и затонул. Потери: 115 чел.

«Jaguar» 15.6.1944 потоплен брит. бомбардировщиками «Ланкастер» в Гавере (49°30' с.ш./00°07' в.д.). Потери: 16 чел.

«Leopard» 30.4.1940 в 1.55 затонул в результате столкновения с герм. МЗ «Preussen» в пр. Скагеррак (57°26' с.ш./05°31' в.д.). Потери: 1 чел.

«Luchs» 26.7.1940 в 15.50 потоплен брит. ПЛ «Thames» в 40 милях юго-зап. Ставангера (58°30' с.ш./04°30' в.д.). Потери: 89 чел.

«Tiger» 27.8.1939 в 2.35 протаранен герм. ЭМ «Max Schultz» вост. о. Борнхольм (54°55' с.ш./16°?? в.д.), в 3.13 затонул. Потери: 2 убитых, 6 тяжело раненых.

«Wolf» 8.1.1941 в 11.50 подорвался на минах, выставленных брит. катерами в районе Дюнкера (51°05' с.ш./02°08' в.д.), и затонул. Потери: 45 чел. (по другим данным — 13 чел.)

T-1 10.4.1945 в начале суток потоплен брит. авиацией в Киле. Потери: 6 чел.

T-2 29.7.1944 потоплен амер. авиацией в Бремене, 27.9.1944 поднят, 25.10.1944 отбуксирован для ремонта в Эльбинг, до конца войны не восстановлен.

T-3 18.9.1940 в 23.30 потоплен брит. авиацией в Гавере (предположительно бомбардировщиками «Бленхейм» из состава Берегового командования RAF); поднят в марте 1941 г., отремонтирован и 12.12.1943 вновь введен в строй; 14.3.1945 подорвался на минах, поставленных совет. ПЛ Л-21, у косы Хель (54°39' с.ш./18°47' в.д.) и затонул. Потери: 36 погибших и 17 раненых членов экипажа, около 250 беженцев.

T-4 В 1945 г. передан по репарациям США; 18.6.1948 продан Дании, но в строй не вводился; продан на слом в феврале 1952 г.

T-5 14.3.1945 подорвался на минах, поставленных совет. ПЛ Л-21, у косы Хель (54°39' с.ш./18°47' в.д.) и затонул. Потери: 24 погибших и 4 раненых членов экипажа, а также не установленное число беженцев.

T-6 7.11.1940 в 0.15 подорвался на брит. mine в 40 милях от м. Киннард-Хед, Восточная Шотландия (58°08' с.ш./01°58' з.д.) и затонул. Потери: 48 чел.

T-7 29.7.1944 потоплен авиацией 8-й USAAF в Бремене. Потерь нет.

T-8 3.5.1945 затоплен экипажем в бухте Штранде, р-н Кила (54°26' с.ш./10°10' в.д.) после повреждений, нанесенных совет. авиацией.

T-9 3.5.1945 затоплен экипажем в бухте Штранде, р-н Кила (54°26' с.ш./10°10' в.д.) после повреждений, нанесенных совет. авиацией.

T-10 18.12.1944 около 22.00 тяжело поврежден брит. авиацией в Готенхафене, 19.12.1944 в 3.20 затонул. Потерь нет.

T-11 В 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 4.2.1946 передан Франции, включен в состав французского флота под названием «Big Hakeim», но в строй не вводился; исключен из списков 8.10.1951 и сдан на слом.

T-12 В 1945 г. передан по репарациям СССР; 27.12.1945 принят советским экипажем, 13.2.1946 переименован в «Подвижный»; 8.4.1953 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в опытовое судно; 30.12.1954 переименован в «Кит»; в начале 1959 г. притоплен на Ладожском озере после испытаний; 13.3.1959 исключен из списков.

T-13 10.4.1945 потоплен брит. бомбардировщиками «Галифакс» из состава 58 sqn RAF в пр. Каттегат. Потери: 20 чел. (по другим данным — 7 чел.)

T-14 В 1945 г. передан по репарациям США; в 1947 г. передан Франции; 24.10.1947 переименован в «Compaigne», но в строй не вводился; исключен из списков 8.10.1951 и сдан на слом.

T-15 13.12.1943 около 13.00 потоплен при налете бомбардировщиков 8-й USAAF в Киле. Потери: 1 чел.

T-16 10.4.1945 тяжело поврежден брит. бомбардировщиками «Галифакс» из состава 58 sqn RAF в пр. Каттегат, 13.4.1945 затоплен экипажем в Фридрихсхафене.

T-17 В 1945 г. передан по репарациям СССР; 15.1.1946 принят советским экипажем, 13.2.1946 переименован в «Порывистый»; 25.6.1949 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в корабль управления целями УЦ-6; 30.12.1959 исключен из списков в связи с передачей в ОФИ для разборки.

T-18 17.9.1944 в 7.08 потоплен совет. бомбардировщиком А-20 51-го мтап ВВС КБФ в 16 милях сев. м. Такхуна, район Палдиски (59°22' с.ш./24°03' в.д.). Потери: 30 чел.

T-19 В 1945 г. передан по репарациям США; в январе 1947 г. продан Дании, но в строй не вводился; продан на слом в феврале 1952 г.

T-20 В 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 4.2.1946 передан Франции, включен в состав французского флота под названием «Vassarat», но в строй не вводился; исключен из списков 8.10.1951 и сдан на слом.

T-21 В 1945 г. передан по репарациям США; переведен в Бремен, где частично разобран на запчасти; 16.12.1946 затоплен в Скагерраке с грузом химических боеприпасов.

T-22 18.8.1944 в 1.15 подорвался на минах германского затопления «Seeigel IXb» в Нарвском зал. (59°42' с.ш./27°44' в.д.) и затонул. Потери: погибло и попало в плен 143 чел.

T-23 В 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 4.2.1946 передан Франции; 16.5.1946 вошел в состав французского флота под названием «L'Alsacien» (первоначально предлагалось «Alsace»); 3.10.1952 выведен в резерв; 9.6.1954 разоружен и переименован в Q-11; в феврале 1955 г. сдан на слом.

T-24 15.8.1944 поврежден артиллерией британского КРЛ «Mauritius», 24.8.1944 в 21.05 потоплен британскими самолетами «Beaufighter» из состава 236 sqn RAF и 404 sqn RCAF на якорной стоянке у Ле-Вердона (45°31' с.ш./01°05' з.д.). Потери: 19 чел.

T-25 28.12.1943 в 14.54 тяжело поврежден артиллерией брит. КРЛ «Glasgow», потерял ход, в 16.37 потоплен торпедами и артиллерией брит. КРЛ «Enterprise» в Бискайском заливе. Потери: 85 чел.

T-26 28.12.1943 в 15.21—15.35 тяжело поврежден артиллерией брит. КРЛ «Glasgow», в 16.17—16.20 потоплен торпедами и артиллерией брит. КРЛ «Enterprise» в Бискайском заливе. Потери: 90 чел.

Т-27 29.4.1944 около 5.00, преследуемый канад. ЗМ «Haida», выскочил на мель у о. Иль-де-Вьерж (48°39' с.ш./04°21' з.д.), тяжело поврежден артиллерией ЗМ «Haida», оставлен экипажем, 3—7.5.1944 разрушен торпедами брит. ТКА МТВ-673 и авиацией. Потери: 11 чел.

Т-28 В 1945 г. передан по репарациям Великобритании; 4.2.1946 передан Франции, включен в состав французского флота под названием «Lorraine»; 3.10.1952 выведен из боевого состава; 31.10.1955 разоружен и переименован в Q-59; 21.7.1959 продан на слом.

Т-29 26.4.1944 в 2.30—4.00 тяжело поврежден артиллерией канад. ЗМ «Athabaskan» и «Haida» у о-вов Ле-Сет-Иль, Ла-Манш (48°53' с.ш./03°33' з.д.), в 4.20 перевернулся и затонул. Потери: 137 чел.

Т-30 18.8.1944 в 0.25—0.30 подорвался на минах германского заграждения «Seeigel IXb» в Нарвском зал. (59°43' с.ш./27°44' в.д.) и затонул. Потери: погибло и попало в плен 114 чел.

Т-31 20.6.1944 в 0.03 потоплен совет. ТКА ТК-37 и ТК-60 у о. Нерви, Финский зал. (60°16' с.ш./28°17' в.д.). Потери: 76 погибших, 6 пленных

Т-32 18.8.1944 в 0.26 подорвался на минах германского заграждения «Seeigel IXb» в Нарвском зал. (59°42' с.ш./27°43' в.д.), оставлен экипажем, затонул. Потери: погибло и попало в плен 137 чел.

Т-33 В 1945 г. передан по репарациям СССР; 1.1.1946 принят советским экипажем, 13.2.1946 переименован в «Примерный»; 30.11.1954 выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в плавказарму ПКЗ-63; 9.11.1956 исключен из списков в связи с передачей в ОФИ; в 1957—1958 гг. разобран на металл в Таллине.

Т-34 20.11.1944 подорвался на минах, поставленных совет. ПЛ Л-3 сев.-зап. м. Аркона, о. Рюген (54°40' с.ш./13°29' в.д.) и затонул. Потери: 62 чел.

Т-35 В 1945 г. передан по репарациям США; включен в состав ВМС США как DD-935; в ноябре 1947 г. передан Франции для использования в качестве источника запчастей; 3.10.1952 продан на слом в Шербур.

Т-36 3.5.1945 вечером подорвался на авиационной магнитной мине у Свиномюнде. 4.5.1945 в 19.10 потоплен штурмовиками Ил-2 из состава 7-го гв. шав ВВС КБФ при попытке выйти из Свиномюнде.

Приложение 5

Минные постановки германских миноносцев

Дата	Кодовое наименование	Район	Миноносцы, участвовавшие в постановке
7.8.1940	SW.1	сев.-зап. поб. Голландии	«Kondor», «Falke», «Jaguar», T-2, T-7 *
14.8.1940	SW.2	сев.-зап. поб. Голландии	«Kondor», «Greif», «Falke», «Jaguar», «Ilitis», T-2, T-3 *
31.8—1.9.1940	SW.3	сев.-зап. поб. Голландии	«Greif», «Falke», «Jaguar», «Ilitis», T-5, T-6, T-7, T-8 *
5—6.9.1940	«Walter»	Дуврский прол.	T-5, T-6, T-7, T-8
6—7.9.1940	SW.0	сев.-зап. поб. Голландии	«Kondor», «Greif», «Falke», «Jaguar», «Ilitis» *
8—9.9.1940	«Hannelore»	Дуврский прол.	T-5, T-6, T-7, T-8
15—16.9.1940	«Bernhard»	Дуврский прол.	T-5, T-6, T-7, T-8
30.9—1.10.1940	«Werner»	р-н Дуара	«Kondor», «Greif», «Falke», «Seeadler»
29—30.10.1940	«Alfred»	р-н Дуара	«Ilitis», «Jaguar»
2—3.12.1940	«Oskar»	р-н Дуара	«Ilitis», «Jaguar»
3—4.12.1940	«Marianne»	р-н Дуара	«Kondor», «Greif», «Falke», «Seeadler»
20.12.1940	SW.a «Wagner»	сев.-зап. поб. Голландии	«Ilitis», «Jaguar» *
7—8.1.1941	«Renate»	в устье Темзы	«Kondor», «Wolf»
23—24.1.1941	SW.b «Wagner»	сев.-зап. поб. Голландии	«Ilitis», «Jaguar» *
25—26.2.1941	«Augsburg A»	р-н Истборна	«Ilitis», «Jaguar»
5—6.3.1941	«Augsburg B»	р-н Истборна	«Ilitis», «Jaguar»
20—21.7.1942	«Rhein»	Ла-Манш	T-4, T-10, T-13, T-14
21—22.7.1942	«Stein»	Ла-Манш	T-4, T-10, T-13, T-14
1—2.8.1942	«Masuren»	Ла-Манш	T-10, T-13, T-14
5—6.5.1943	«Dahlie»	Ла-Манш	T-2, T-5, T-18, T-22, T-23
6—7.5.1943	«Dornbusch»	Ла-Манш	T-2, T-5, T-18, T-22, T-23
7—8.5.1943	«Dotterblume»	Ла-Манш	T-2, T-5, T-18, T-22, T-23
31.5.1943	«Eiche»	р-н Шербур	T-22, «Mowe», «Falke», «Greif», «Kondor»
4.6.1943	«Birke»	р-н Шербур	T-22, «Mowe», «Falke», «Greif», «Kondor»
5.6.1943	«Ulme»	р-н Шербур	T-22, «Mowe», «Falke», «Greif», «Kondor»
3.9.1943	«Taubе»	Ла-Манш	«Mowe», «Kondor», T-19, T-25, T-27
4.9.1943	«Rebhuhn»	Ла-Манш	«Mowe», «Kondor», T-19, T-25, T-27
29.9.1943	«Talsohle»	Ла-Манш	«Greif», «Kondor», T-19, T-26, T-27
26.11.1943	N.5	сев.-вост. Гавра	T-23, T-22, T-27, «Kondor», «Mowe», «Falke»
27.11.1943	N.6	сев. Гавра	T-23, T-22, T-27
27—28.11.1943	L-2	Ла-Манш	T-23, T-22, T-27, «Kondor», «Mowe», «Falke»
1—2.12.1943	?	р-н Гавра	T-23, T-22, T-27, «Kondor», «Mowe», «Falke»
2—3.12.1943	?	р-н Гавра	T-23, T-22, T-27, «Kondor», «Mowe», «Falke»
28.1.1944	?	р-н Гавра	T-29, T-22, T-23, «Mowe», «Greif»
29.1.1944	?	р-н Гавра	T-29, T-22, T-23, «Mowe», «Greif»
30—31.1.1944	?	р-н Гавра	T-29, T-22, T-23, «Mowe», «Greif»
2.2.1944	?	р-н Гавра	T-29, «Greif», «Mowe», «Kondor» *
26.2.1944	?	р-н Шербур	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar»
27.2.1944	?	р-н Шербур	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar»
21.3.1944	N.24	р-н Гавр-Фекан	T-29, T-27, «Greif», «Mowe»
22.3.1944	N.24	р-н Гавр-Фекан	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar», «Kondor»
24—25.3.1944	?	р-н Барфлера	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar», «Kondor»
25.3.1944	?	р-н Барфлера	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar», «Kondor»
27—28.3.1944	?	зал. Сены	T-29, T-27, «Greif», «Mowe», «Jaguar», «Kondor»

Дата	Кодовое наименование	Район	Миноносцы, участвовавшие в постановке
21—22.4.1944	?	сев. Шербурга	«Kondor», «Mowe», «Greif»
25—26.4.1944	?	у о-вов Ле-Сет-Иль	T-24
26—27.4.1944	?	сев. Шербурга	«Kondor», «Mowe», «Greif»
16—17.4.1944	«Seeigel IIIb»	Нарвский зал.	T-30*
19—20.4.1944	«Seeigel VIIb»	Нарвский зал.	T-30*
23—24.4.1944	«Seeigel VIIIb»	Нарвский зал.	T-30*
25—26.4.1944	«Seeigel VIIIb»	Нарвский зал.	T-30*
30.4.1944	«Blitz 38»	Ла-Манш	«Mowe», «Greif»
30.4.1944	«Blitz 38A»	Ла-Манш	«Mowe», «Greif»
1.5.1944	«Blitz 39»	Ла-Манш	«Mowe», «Greif»
17—18.8.1944	«Seeigel Xb»	Нарвский зал.	T-22, T-23, T-30, T-32**
21.9.1944	«Nilhorn II»	сев.-вост. Палдиски	T-23, T-28*

Примечание:

В таблицу включены только операции, в ходе которых миноносцы производили постановку мин; выходы на сопровождение заградителей не включены.

* обозначены постановки, в которых принимали участие корабли других классов.

** T-30, T-22, T-32 подорвались на минах заграждения «Seeigel IXb» и погибли; T-23 выставил 11 мин UMB и 7 минных защитников EMB(K).

Документы

Центральный военно-морской архив. Документы фондов: ф. 9 (штаб КБФ), 17 (разведотдел штаба КБФ), 27 (бригада ТКА), 46 (штаб ВВС КБФ), 238 (Лужская ВМБ), 252 (Таллинский МОР), 260 (Союзная контрольная комиссия в Финляндии), 371 (Островная ВМБ).

Журналы боевых действий: штаба Руководства войной на море, группы ВМС «Норд», «Адмирала Норвегии», военно-морского командования «Балтийское море», «Адмирала восточной Балтики», командующего тральными соединениями «Ост» (9-й дивизии кораблей охранения).

Литература

Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. — Якутск, 1994.

Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941—1942. — М.: Воениздат, 1994.

Боевая летопись Военно-Морского Флота 1944. — М.: Воениздат, 2006.

Боевая летопись Военно-Морского Флота 1945. — М.: Воениздат, 2006.

Бюллетень военного кораблестроения НК ВМФ (Управления кораблестроения ВМФ). — 1947, №3(23)

Краснознаменный Балтийский флот в завершающий период Великой Отечественной войны (1944—1945 гг.). — М.: Наука, 1975.

Михайловский В. Адмирал Трибуц. — М.: Политиздат, 1981.

Марисон С.Э. Вторжение во Францию и Германию. Пер. с англ. — М.: Воениздат, 1963.

Мудрак Ф.Б. На тральных галсах. — М.: Воениздат, 1980.

Процер Х.-Г. Последний год войны на Востоке. Пер. с нем. — М.: ЧеРо, 1996.

Роскилл С. Флот и война. Пер. с англ. Т.1-3. — М.: Воениздат, 1967-1974.

Трибуц В.Ф. Балтийцы сражаются. — М.: Воениздат, 1981.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. — М.: Воениздат, 1949—1951.

Шофилд Б.Б. Операция «Нептун». Пер. с англ. — Минск: Алкиона, 1994.

Brice M.H. The Tribals. Biography of a Destroyer Class. — London: Ian Allan Ltd., 1971.

Campbell J. Naval Weapons of World War II. — London: Conway Maritime Press, 1985.

Fock H. Z-vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsatz von Zerstörern und Torpedobooten 1914 bis 1939. — Hamburg: Koehlers, 2001.

Friedman N. Naval Radar. — Annapolis: Naval Institute Press, 1981.

Graumann W., Harnack W., Teichmann A. Chronik der Boote T 1 — T 21, 1939—1945. Bd.1—2. — Рукопись.

Groener E. Die deutsche Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.2. — Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1983.

Harnack W. Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. — Herford: Kohlers Verlag, 1994.

Harnack W. Die deutschen Flottentorpedoboote von 1942 bis 1945. — Hamburg, Berlin, Bonn: Verlag E.S. Mittler & Sohn, 2004.

Hildebrand E. Die deutschen Kriegsschiffe. Bd.1—6. — Herford: Kohlers Verlag, 1979-1982.

Hill R. Destroyer Captain. — London: William Kimber, 1975.

Kuhn V. Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz 1939—1945. — Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1977.

Kutzleben K., Schmeder W., Brennecke J. Minenschiffe 1939-1945. — Herford: Koehlers Verlag, 1974.

Lohmann W., Hildebrand H. Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945. Bd.1—3. — Bad Nauheim: H.-H. Podzum Verlag, 1957.

Meister J. Der Seekrieg in dem osteuropäischen Gewässern 1941—1945. — München: J.F. Lehmanns Verlag, 1958.

O'Hara V.P. The German Fleet at War 1939—1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 2004.

Reynolds L.C. Dog Boats at War. — Stroud: Sutton Publishing, 1998.

Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 1992.

Ruge F. The Soviets as Naval Opponents 1941-1945. — Annapolis: Naval Institute Press, 1979.

Whitley M.J. German Destroyers of World War Two. — London: Arms & Armour Press, 1991.

Периодические издания: «Красный флот», «Морской сборник», «Судостроение», «Тайфун», «Marine Rundschau», «Warship».

Фотоиллюстрации

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

Патянин Сергей Владимирович, Морозов Мирослав Эдуардович

«Черные молнии» Кригсмарине. Немецкие миноносцы Второй мировой

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»»



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

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

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

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

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

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

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

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

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

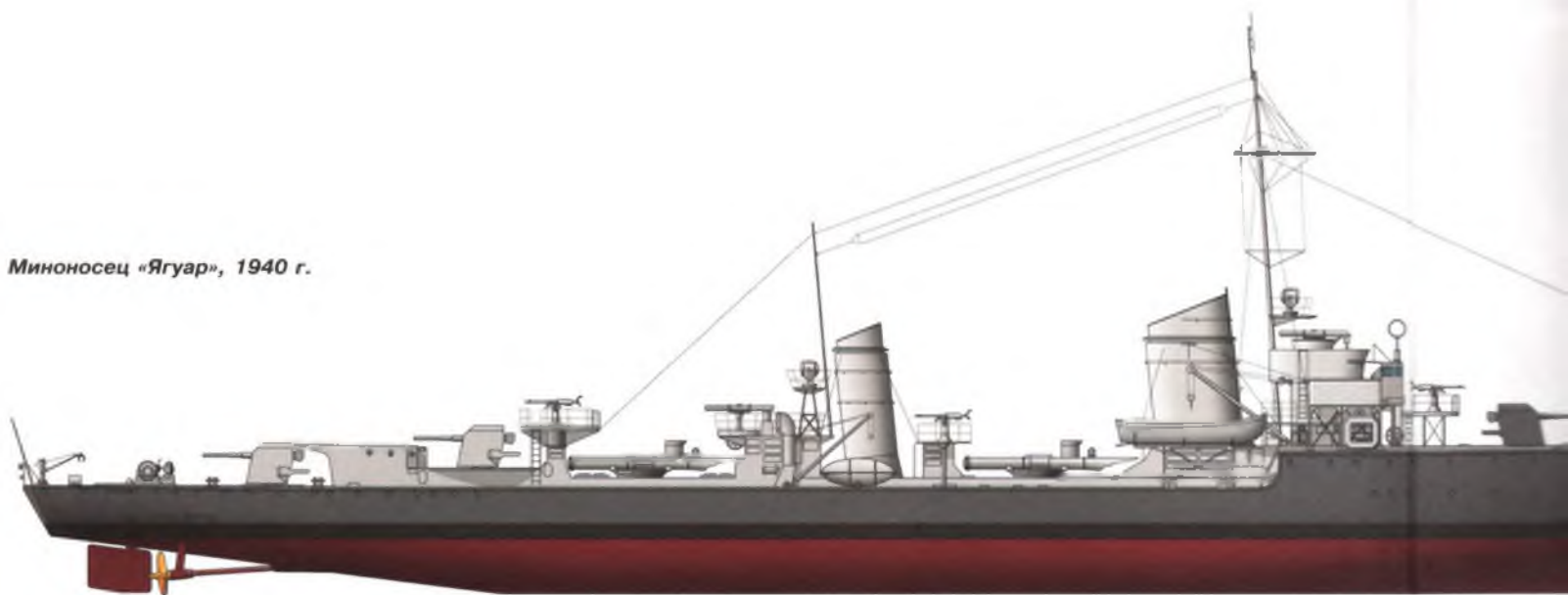
Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

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

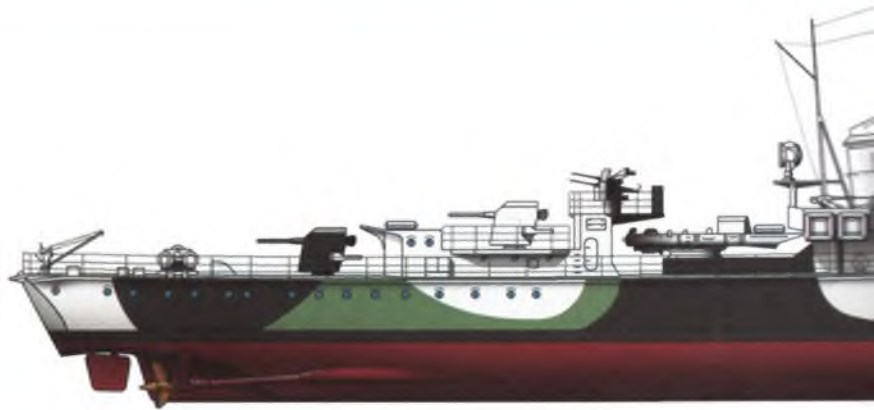
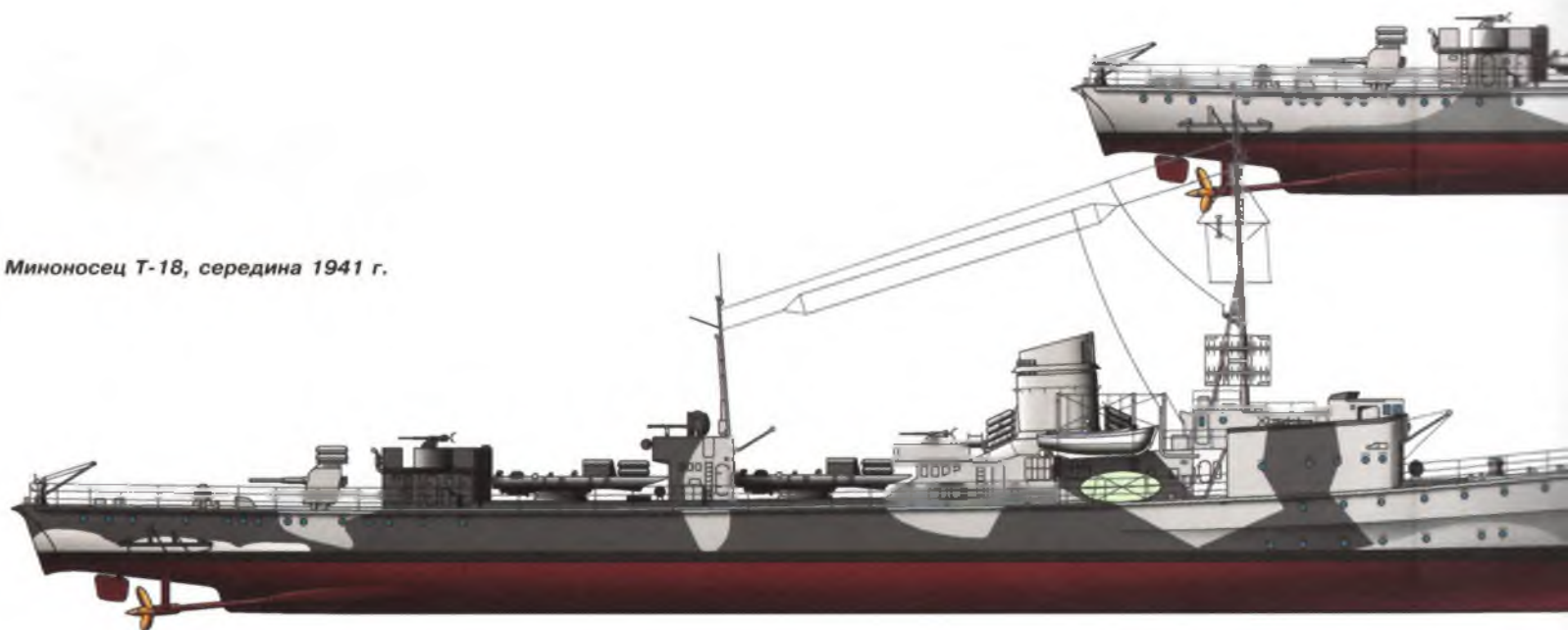
Подписано в печать с готовых диапозитивов 5.11.2008.
Формат 84х108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип, Усл. печ. л. 16,8. Тираж 3100 экз.
Зак. № 5762.

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.

Миноносец «Ягуар», 1940 г.

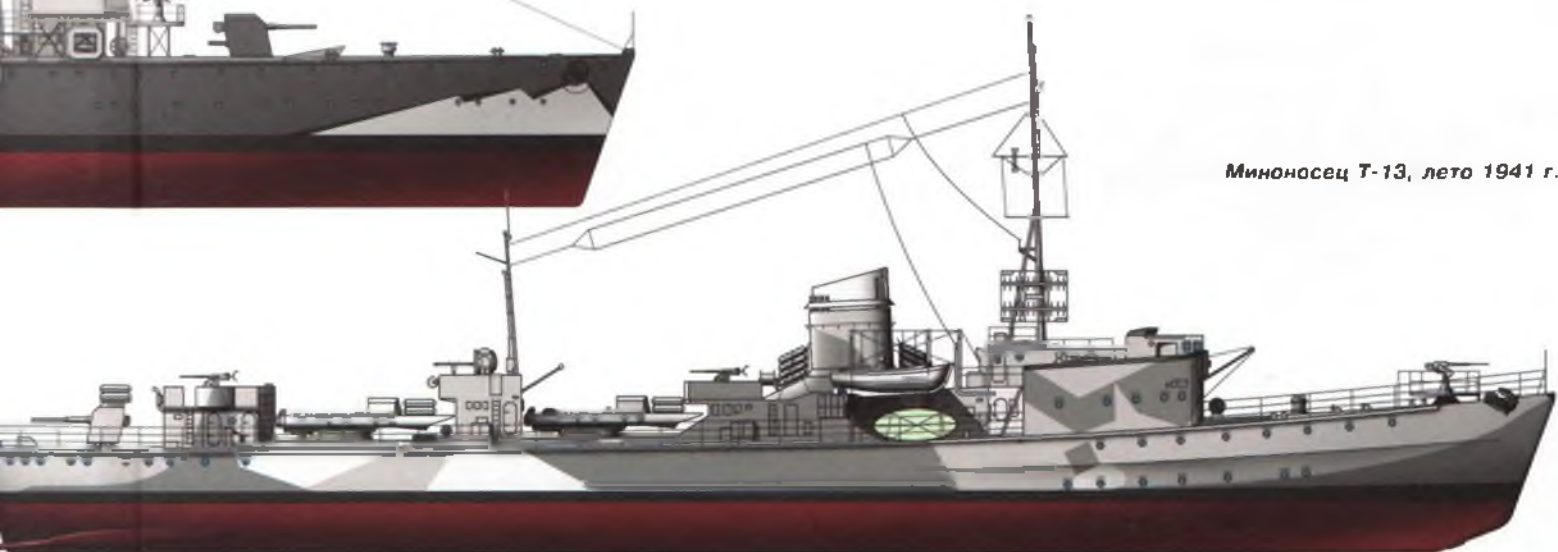


Миноносец Т-18, середина 1941 г.

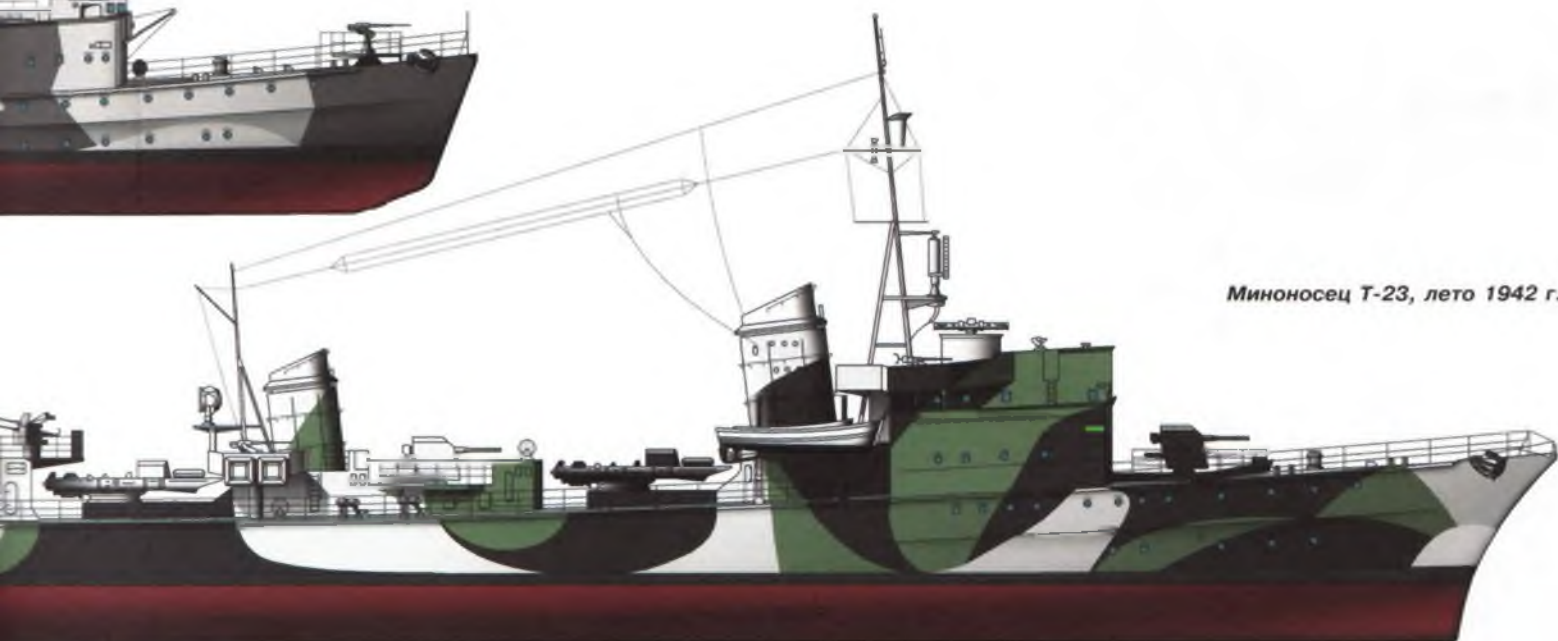




Миноносец Т-13, лето 1941 г.



Миноносец Т-23, лето 1942 г.





В германском флоте миноносцы традиционно именовались *Schwarzegeessen* – дословно: «черная прислуга». Это прозвище появилось сразу после возникновения данного класса кораблей и объяснялось как черной окраской корпуса (для скрытности в ночное время), так и использованием угля в качестве топлива. К началу Второй мировой окраска миноносцев изменилась, на смену угольному отоплению пришла нефть, а прозвище осталось, причем стало даже более точно выражать суть этих кораблей. Немецкое «шварцегезелен» можно перевести на русский язык как «мальчики на побегушках» – вот и миноносцы оказались поистине универсальными кораблями, что называется, на все случаи жизни: они сопровождали главные силы флота в походах, проводили конвои, но особенно отличились в молниеносных набеговых операциях благодаря выдающейся маневренности и скорости хода.

Германские миноносцы принимали активнейшее участие во всех кампаниях Кригсмарине – от Норвегии до Бискайского залива, сражались с первого и до последнего дня Второй Мировой войны: начиная с Польского похода 1939 года до финальных боев на Балтике весной 45-го. Эта напряженная служба обошлась очень дорого – большинство миноносцев было потеряно в боях с противником.

ISBN 978-5-699-32293-0



9 785699 322930 >

